महाराष्ट्र जहाजबांधणी, जहाजदुरुस्ती आणि जहाज पुनर्वापर सुविधा विकास धोरण-२०२५

महाराष्ट्र शासन

गृह विभाग

शासन निर्णय क्रमांक : संकीर्ण -०४२५/प्र.क्र.५८/बंदरे-१

हुतात्मा राजगुरु चौक, मादाम कामा रोड,
मंत्रालय, मुंबई - ४०० ०३२
दिनांक: १६ मे, २०२५.

वाचा:- १) गृह विभाग, शासन निर्णय क्र. धोरण-१०१५/प्र.क्र.२६५/बंदरे-१, दि. ०४.०२.२०१६

२) गृह विभाग, शासन निर्णय क्र. धोरण-०५१८/प्र.क्र.१९/बंदरे-१, दि. १९.०७.२०१९

३) गृह विभाग, शासन निर्णय क्र. धोरण-१२२१/प्र.क्र.५८/बंदरे-१, दि. १८.०८.२०२३

४) मुख्य कार्यकारी अधिकारी, महाराष्ट्र सागरी मंडळ यांचे पत्र मसामं/नियोजन-१/शिपयार्ड धोरण/२०२५/१६४७, दिनांक ०४.०४.२०२५.

५) गृह विभाग, शासन निर्णय क्र. संकिर्ण-१२२०/प्र.क्र.४०/बंदरे-१, दि. ०१.०३.२०२१

६) मा. मुख्य सचिव कार्यालय,सामान्य प्रशासन विभाग यांचे पत्र दि.०८.०५.२०२५व त्यासोबत मा. मंत्रीमंडळ बैठकीचे कार्यवृत्त दिनांक २९.०४.२०२५.

प्रस्तावना :-

राज्याचा आर्थिक व औद्योगिक विकास साधण्याकरिता सागरी क्षेत्राला (Maritime sector) असलेले अनन्यसाधारण महत्त्व ओळखून, ह्या सागरी क्षेत्राचा विकासाला चालना देण्यासाठी पायाभूत सुविधा निर्माण करणे ही काळाची गरज आहे. राज्याच्या किनारपट्टीवरील लहान बंदरांचे नियंत्रण, विकास व नियमन याकरीता सद्य:स्थितीत, महाराष्ट्र सागरी विकास धोरण-२०२३ हे अस्तित्त्वात आहे. ह्या धोरणामध्ये जहाजबांधणी, जहाजदुरुस्ती आणि जहाज पुनर्वापर (Ship recycling) ह्या क्षेत्रांचा समावेश करण्यात आलेला आहे.

२. राज्याचे भारताच्या पश्चिम किनारपट्टीवरील मोक्याचे स्थान विचारात घेता, सागरी जलवाहतूकीशी संबंधित व्यापार उदीमाकरिता नवीन जहाजांची बांधणी, विद्यमान जहाजांची नियमित देखभाल व दुरुस्ती तसेच कार्यकाळ संपुष्टात आलेल्या जहाजांचा सुनियोजित पध्दतीने पुनर्वापर याकरिता महाराष्ट्राच्या किनारपट्टीवर मोठा वाव आहे. याकरिता आवश्यक सुविधांची निर्मिती करण्यासाठी खाजगी क्षेत्राला प्रोत्साहन देणे, विविध स्तरांवरील प्रशिक्षित तज्ञ मनुष्यबळ निर्मिती करणे Transshipment व्दारे मालहाताळणीच्या प्रमाणात वाढ करणे, बंदर क्षेत्रात गुंतवणुकीचे प्रमाण वाढविणे व तसेच रोजगाराच्या संधी निर्माण करणे, ही काळाची गरज आहे.

३. केंद्र शासनाच्या महत्वाकांक्षी मेरीटाईम इंडिया व्हीजन-२०३० आणि मेरीटाईम अमृत काल व्हीजन-२०४७ या कार्यक्रमामध्ये जहाजबांधणी, जहाजदुरुस्ती व जहाज पुनर्वापर यासाठी निश्चित

करण्यात आलेल्या लक्ष्यापैकी महाराष्ट्राने १/३ वाटा उचलण्याचे उद्दीष्ट ठेवण्यात आले आहे. याकरीता परदेशी जहाजांवरील अवलंबित्व कमी करणे, सागरी वाहतूक, ऊर्जा सुरक्षा तसेच राष्ट्रीय संरक्षणात स्वावलंबन वाढविणे, देशाबाहेर जाणारा परकीय चलनाचा ओघ कमी करणे व देशाच्या परकीय गंगाजळीत वाढ करणे, मेक-इन-इंडिया कार्यक्रम व लघु-मध्यम उद्योगांना प्रोत्साहित करणे आणि मोठ्या प्रमाणात रोजगार निर्माण करणे, संशोधन आणि विकास (R&D) मध्ये गुंतवणूक व सहकार्याद्वारे नाविन्यपूर्णतेस चालना देणे. या बाबी विचारात घेता देशाच्या औद्योगिक व आर्थिक प्रगतीमध्ये महाराष्ट्राला अग्रेसर राहण्यासाठी जहाजबांधणी, जहाजदुरुस्ती व जहाज पुनर्वापर क्षेत्राकरीता स्वतंत्र धोरण मंजूर करण्याची बाब शासनाच्या विचाराधीन होती.

शासन निर्णय:

उपनिर्दिष्ठ क्र.६ येथील कार्यवृत्तानुसार दिनांक २९.०४.२०२५ रोजी झालेल्या राज्य मंत्रिमंडळाच्या बैठकीत सखोल चर्चेअंती खालीलप्रमाणे निर्णय घेण्यात आला :-

'महाराष्ट्र जहाजबांधणी, जहाजदुरुस्ती सुविधा व जहाज पुनर्वापर सुविधा विकसित करण्याबाबतचे धोरण-२०२५ ला मान्यता देण्यात आली '.

१. सदर धोरणातील समाविष्ट बाबी पुढीलप्रमाणे आहेत -:

अ) या धोरणांतर्गत, सागरी शिपयार्ड क्लस्टर्स, एकल शिपयार्ड आणि विद्यमान/आगामी बंदरांमध्ये शिपयार्ड प्रकल्प अशा तीन मॉडेलव्दारे विकास करण्याचे ठरविण्यात आले असून, त्यामध्ये सार्वजनिक -खाजगी क्षेत्राच्या सहभागासाठी प्रोत्साहन देण्यात आले आहे.

आ) प्रस्तावित धोरणामधील तरतूदींच्या आधारे, विद्यमान/आगामी बंदर प्रकल्प विकासक/ ऑपरेटर हे नवीन शिपयार्ड, जहाज बांधणी किंवा जहाज पुनर्वापर प्रकल्प निर्माण करु शकतील, ज्यामुळे बंदराचा वॉटरफ्रन्ट व जमिनीचा पुरेपूर वापर होण्याबरोबरच शिपयार्ड किंवा जहाज पुनर्वापर सुविधा उपलब्ध होईल.

इ) शिपयार्ड प्रकल्पांमुळे नवीन भारतीय जहाजांची बांधणी (Indigenous ships) आणि दुरुस्ती करता येईल, ज्यामुळे मालवाहतूकीमध्ये भारतीय जहाजांचे योगदान वाढेल आणि परकीय चलनात बचत होईल.

ई) धोरणांतर्गत प्रोत्साहने

I. खाजगी उद्योजकांना विषयांकित प्रकल्प उभारणीसाठी भांडवली प्रोत्साहन-

- प्रकल्प किमतीच्या १५ टक्के भांडवली अनुदान.
- विकासकाने बँक हमी सादर केल्यानंतर, बांधकाम कालावधी दरम्यान ४ समान हप्त्यामध्ये (मंजूर डी.पी.आर. प्रमाणे प्रकल्पाचे प्रत्येक २५ टक्के काम पूर्ण झाल्यानंतर) भांडवली अनुदान दिले जाईल.
- चौथा आणि शेवटचा हप्ता हा प्रकल्पाचे व्यावसायिक कार्यचालन सुरु झाल्यानंतर प्रदान करण्यात येईल.

II. कौशल्य सुविधा विकासासाठी प्रोत्साहन-

- जहाज बांधणी किंवा जहाजदुरुस्ती किंवा जहाज पुनर्वापर सुविधांचे विकासकांना किंवा इतर कोणत्याही खाजगी इच्छुक संस्था यांना कौशल्य सुविधा उभारण्यासाठी प्रकल्प खर्चाच्या ६० टक्के किंवा रु.५.०० कोटी यापैकी जे कमी असेल, इतके भांडवली सहाहय्य देण्यात येईल.
- जहाज बांधणी किंवा जहाजदुरुस्ती किंवा जहाज पुनर्वापर सुविधा यांच्याद्वारे कर्मचाऱ्यांच्या कौशल्य विकास किंवा कौशल्यवाढ किंवा कौशल्याची उजळणी करणे यावर खर्च केलेल्या रकमेवर ५० टक्के किंवा १.०० कोटी रुपये, यापेकी जे कमी असेल इतके वार्षिक सहाय्य देण्यात येईल.

III. संशोधन आणि विकास सुविधासाठी प्रोत्साहन-

- जहाज बांधणी किंवा जहाजदुरुस्ती किंवा जहाज पुनर्वापर सुविधा विकासक किंवा इतर कोणत्याही खाजगी इच्छुक संस्था यांना जहाज बांधणी, जहाज दुरुस्ती आणि जहाज पुनर्वापर यामधील संशोधन आणि विकास सुविधा स्थापित करण्यासाठी सुविधा खर्चाच्या ६० टक्के किंवा ५.०० कोटी रुपये, यापैकी जे कमी असेल तितके भांडवली अर्थसहाय्य देण्यात येईल.

(**टिप:-** उपरोक्त तरतूदीबाबत उपनिर्दिष्ठ क्र.३ येथील महाराष्ट्र सागरी विकास धोरण, २०२३ मधील तरतूद क्र. २३(१) (c) नुसार उच्चाधिकार समितीची (HPC)मान्यता घेणे आवश्यक राहील.)

IV. प्रस्तुत धोरणातील प्रोत्साहनाचा लाभ घेण्यासाठीची सविस्तर कार्यपध्दती विशद करणारी मार्गदर्शक तत्वे स्वतंत्रपणे निर्गमित करण्यात येतील.

उ) विषयांकित धोरणातील सविस्तर तरतूदीं या शासन निर्णयासोबत **जोडलेल्या परिशिष्ट-१ (इंग्रजी) आणि परिशिष्ट-२ (मराठी)** मध्ये नमूद करण्यात आल्या आहेत.

३. "महाराष्ट्र जहाजबांधणी, जहाजदुरुस्ती व जहाज पुनर्वापर सुविधा विकास धोरण-२०२५" कार्यान्वित करण्यासाठी मुख्य कार्यकारी अधिकारी, महाराष्ट्र सागरी मंडळ यांना प्राधिकृत करण्यात येत आहे.

४. "महाराष्ट्र जहाजबांधणी, जहाजदुरुस्ती व जहाज पुनर्वापर सुविधा विकास धोरण-२०२५" या धोरणाच्या मराठी भाषेतील तरतूदींच्या अर्थ विवरणासाठी इंग्रजी भाषेतील तरतूदी विचारात घेण्यात याव्यात.

५. "महाराष्ट्र जहाजबांधणी, जहाजदुरुस्ती व जहाज पुनर्वापर सुविधा विकास धोरण-२०२५" या धोरणाच्या मराठी भाषेतील तरतूदींचे अर्थ विवरण करण्याचा अधिकार शासनास असेल व तो अंतिम समजण्यात येईल.

६. सदर शासन निर्णय, मा. मंत्रीमंडळ बैठक दि. २९.०४.२०२५ च्या इतिवृत्तानुसार, मत्स्यव्यवसाय (कृषि व पदुम) विभाग, उद्योग विभाग, ऊर्जा विभाग, सार्वजनिक बांधकाम विभाग, महसूल व वन विभाग, पर्यावरण विभाग यांचे सहमतीने व नियोजन विभाग अनौ. सं.क्र.१७२/१४६१, दि.२१.०४.२०२५, वित्त विभाग टिप्पणी दि.२५.०४.२०२५ अन्वये देण्यात आलेल्या मान्यतेनुसार निर्गमित करण्यात येत आहे.

७. सदरचा शासन निर्णय महाराष्ट्र शासनाच्या www.maharashtra.gov.in या संकेतस्थळावर उपलब्ध करुन देण्यात आला असून, त्याचा सांकेतांक क्रमांक २०२५०५१६१६१६५९४८२९ असा आहे. हा आदेश डिजीटल स्वाक्षीने स्वाक्षांकित करुन काढण्यात येत आहे.

महाराष्ट्राचे राज्यपाल यांच्या आदेशानुसार व नावाने,

BHARAT RAMCHANDRA LANGHI

Digitally signed by BHARAT RAMCHANDRA LANGHI
DN: c=IN, o=GOVERNMENT OF MAHARASHTRA, ou=HOME DEPARTMENT, 2.5.4.20=adedcaf1e22746fc379c4d04972c090c93ed255751866f45a6b130031dd33559, postalCode=400032, st=Maharashtra, serialNumber=49CE1A18F73B9A209085E92127FE59850F0B387403911C9F82C1EBF9BE2AB089, cn=BHARAT RAMCHANDRA LANGHI
Date: 2025.05.16 16:24:41 +05'30'

(भरत लांघी)
अवर सचिव, महाराष्ट्र शासन

प्रत,

१) मा. राज्यपाल यांचे प्रधान सचिव, राजभवन, मलबार हिल, मुंबई.
२) मा. मुख्यमंत्री यांचे अपर मुख्य सचिव, मंत्रालय, मुंबई.
३) मा.उप मुख्यमंत्री यांचे प्रधान सचिव, मंत्रालय, मुंबई.
४) सर्व विधानसभा/विधानपरिषद सदस्य
५) मा. मुख्य सचिव, महाराष्ट्र शासन, मंत्रालय, मुंबई.
६) अपर मुख्य सचिव (वित्त) वित्त विभाग, मंत्रालय, मुंबई.
७) अपर मुख्य सचिव (परिवहन व बंदरे), मंत्रालय, मुंबई.
८) अपर मुख्य सचिव (महसूल) महसूल विभाग, मंत्रालय, मुंबई.
९) प्रधान सचिव (नियोजन) नियोजन विभाग, मंत्रालय, मुंबई.
१०) प्रधान सचिव (न.वि.-१)/ (न.वि.-२), नगर विकास विभाग, मंत्रालय, मुंबई.
११) प्रधान सचिव (ऊर्जा), उद्योग व ऊर्जा विभाग, मंत्रालय, मुंबई.
१२) प्रधान सचिव (मदत व पुनर्वसन), महसूल विभाग, मंत्रालय, मुंबई.
१३) प्रधान सचिव, पशुसंवर्धन, दुग्धविकास व मत्स्यव्यवसाय विभाग, मंत्रालय, मुंबई.
१४) प्रधान सचिव, पर्यावरण विभाग, मंत्रालय, मुंबई.
१५) विभागीय आयुक्त, कोकण विभाग.
१६) सर्व जिल्हाधिकारी. (कोकण विभाग).
१७) मुख्य कार्यकारी अधिकारी, महाराष्ट्र सागरी मंडळ, मुंबई.
१८) निवड नस्ती बंदरे-१

सत्यमेव जयते

APPENDIX-1



Maharashtra Ship Building, Ship Repair and Ship Recycling Policy-2025



Contents

1 Acronyms

CEO MMB	Chief Executive Officer, Maharashtra Maritime Board
COD	Commercial Operations Date
DBFOT	Design, Build, Finance, Operate and Transfer
DPR	Detailed Project Report
FY	Financial Year
GDP	Gross Domestic Product
GoM	Government of Maharashtra
GoI	Government of India
GPS	Global Positioning System
GT	Gross Tonnage
ITI	Industrial Training Institute
ITZ	Inter Tidal Zone
Km	Kilometres
MAKV 2047	Maritime Amrit Kaal Vision 2047
MoPSW	Ministry of Ports, Shipping & Waterways
MIV 2030	Maritime India Vision 2030
MIG	Metal Inert Gas

MMB	Maharashtra Maritime Board
MSC	Marine Shipyard Cluster
MSME	Micro, Small and Medium Enterprises
PPP	Public Private Partnership
R&D	Research & Development
SBFAP	Ship Building Financial Assistance Policy
SONAR	Sound Navigation and Ranging
TIG	Tungsten Inert Gas
UNCTAD	United Nations Conference on Trade and Development

2 Definitions

Ancillary Industries	Industries that supply essential components for Ship Building along with repair workshops and Shipyard related service providers but are not directly involved in the primary Ship Building or Ship Repair process itself.
Brownfield Shipyard	Shipyard that is upgraded on a previously developed site.
Concession Agreement	Concession Agreement means agreement between MMB or the State Government and an entity or person, for building or operating a project, which details the terms and conditions for such a project.
Concessionaire (Private Developer)	Concessioniare means an entity or person, including a private entity that has entered into a Concession Agreement.
Construction Period	Construction Period means the period from the Date of Signing of Agreement to the Commercial Operations Date or the timeline as stipulated by MMB for development / construction of the Project.
DBFOT	Design, Build, Finance, Operate and Transfer is a form of PPP arrangement for project development and operations.
Marine Shipyard Cluster	Ship Building, Ship Repairing and Ship Recycling yards along with necessary Ancillary Industries with a cluster-based approach.
Project	Shipyard, Ship Recycling Yard, Ancillary Industries, social infrastructure, skilling centers, R&D centers envisaged to be developed under this policy.

Project Cost	Project Cost means the capital cost incurred on construction and financing of the Project.
Ship Building	Construction of Ships and other floating vessels in the Shipyard.
Ship Recycling	Activity of dismantling of a Ship at a Ship Recycling facility in order to recover components and materials for reprocessing and reuse, while taking care of hazardous and other materials. It includes associated operations such as storage, treatment of components and materials on site, but not their further processing or disposal which can be carried out in separate facilities.
Ship Recycling Yard	A defined area that is a site, yard or facility used for Ship Recycling in India.
Ship Repair	Maintenance, refurbishment, and repair of a vessel and vessel's components and systems at the Shipyard.
Shipyard Company	Business that develops and operates a Shipyard.
Shipyard	Any floating or a land-based facility comprising of all or any amongst the following as essential features, namely waterfront, turning basin, berthing and docking facility, slipways and Ship lifts, and, located within the territories of India and undertaking construction, manufacture, reconstruction or repair of vessels in India.
Subsidy	Financial assistance in cash or kind provided by a Government agency.
Technical Services	Technical services in Ship Building means wide range of expertise, from design and construction to maintenance, repair, and modernisation, ensuring vessels meet safety standards and operate efficiently.
Vessels/ Ships	Any floating watercraft, including Ships, boats, or any other structure used for navigation.

3
Preamble

3.1 Background

Ship Building Industry

Over the past several decades, the Ship Building industry has undergone a significant geographic reorientation from Europe to Asia — initially transitioning from Europe to Japan, then to South Korea, and now predominantly consolidating in China. Together, China, South Korea and Japan account for over 95% of global Ship Building output, as per the UNCTAD report of 2023.

In fiscal year 2023, global Ship Building output stood at 64 million Gross Tonnage (GT)[1] with China, Japan and South Korea dominating the supply. The Ship Building industry has a strong manufacturing component, with a unique feature of nearly 65% value addition from other industries, such as steel, electronics, engineering, and port infrastructure, and a high employment multiplier effect of close to 6, which has greatly benefited these nations[2].

India is currently ranked 20th, accounting for less than 1% of the world's Ship Building output[3]. Further, during the 2021-22 FY Indian owned Ships/Vessels carried only 5.42% of India's overseas trade[4], leading to excessive Foreign exchange (Forex) outflow.

Ship Repair Industry

In the case of Ship Repair as well, China, the Middle East and Singapore dominate, with India's share less than 1%[5]. Despite higher cost for Ship Repair services compared with other Asian countries such as India, Malaysia and Indonesia, these countries have maintained their supremacy, primarily because of their access to a skilled workforce and cutting-edge technology. India, too, can be a major player in this space, given that ~10% of global trade takes place within a 300-nautical-mile radius of its coastline[6].

Ship Recycling Industry

The global Ship Recycling market is relatively small, with 7.4[7] million GT of Ships dismantled in 2023, dwarfed by the Ship Building and Ship Repair industries. However, India is a prominent player in this sector, accounting for approximately 33%[8] of the global market share. Nevertheless, the country faces increasing competition from Bangladesh and Pakistan, which offer higher yields and more lenient regulatory environments, posing a challenge to India's dominance in the Ship Recycling market.

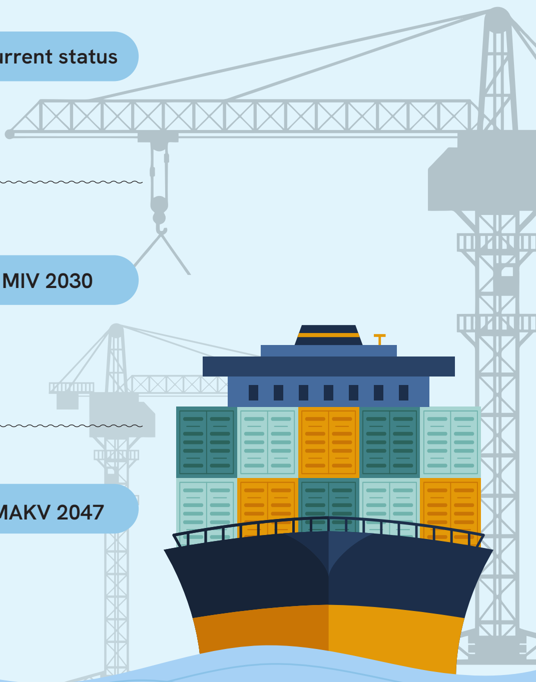
[1]UNCTAD report 2023 Chapter II, Page no. 38
[2]GoI, PIB
[3]MIV 2030, Page 148
[4]Statistics of India's Ship Building and Ship Repairing Industry, Page no i
[5]MIV 2030, Page 158
[6]MIV 2030, Page 158
[7]UNCTAD report for Ship Scrapping
[8]MAKV 2047, Page no. 216

Government of India's Vision for the Three Industries

Maritime India Vision 2030 and Maritime Amrit Kaal Vision 2047 aim to strengthen the country's Ship Building, Ship Repair and Ship Recycling industries. By encouraging the building of vessels for coastal, inland and global trade, the Government is looking to reduce dependency on foreign Ships and enhance self-reliance in maritime transport, energy security as well as national defence. The expansion of Ship Building, Ship Repair and Ship Recycling capacities in India will boost foreign reserves, too, by lowering Forex outflow. By developing capabilities to global standards through R&D and innovation, as well as raising the indigenous content in Ship Building equipment and machinery, the sector can also become a critical component of the Government's MSME led Make-in-India push and act as a huge employment generator.

The Government has outlined its goals for the sector — to be among the top 10 globally in Ship Building under MIV 2030 and in top 5 under MAKV 2047.

Ship Building	Ship Repair	Ship Recycling	
20th position by Gross Tonnage 40,459GT	>20th position globally	2nd position globally	Current status
Among top 10 globally 5,00,000GT	Among top 10 globally	1st position globally	MIV 2030
Among top 5 globally 40,00,000GT	-	1st position globally	MAKV 2047



Source: UNCTAD report 2023, MIV 2030 and MAKV 2047

Challenges faced by the domestic Ship Building, Ship Repair and Ship Recycling sector

Ship Building

One of the primary issues in Indian Ship Building currently is its 20%-35% cost disadvantage[9] compared with foreign Shipyards. The cost disadvantage for India in comparison with leading Ship Building nations such as China, South Korea and Japan is mainly due to low labour productivity, material cost, non-availability of ancillary industries and long trade cycle resulting in requirement of high working capital & high finance costs.

Ship Recycling

The Ship Recycling industry faces several challenges, including higher legal and administrative costs to comply with International Health, Safety, and Environment (HSE) regulations. Additionally, the Bureau of Indian Standards (BIS) not recognising recycled steel poses significant challenges for its reuse. Furthermore, the industry is also burdened with higher taxes, which can impact its overall profitability and competitiveness.



Ship Repair

The untapped potential in the Indian Ship Repair market can be attributed to the presence of competing international Ship Repair yards on major trade routes and a capability gap of Indian yards in repairing Vessels. Other reasons include low labour productivity, high cost of financing, lack of supply of Ship spares in India and technology-related issues increasing Ship Repair execution cycle time.

3.2 Government Initiatives to Boost the Sector

To encourage domestic Ship Building, Ship Repair and Ship Recycling, and provide a level playing field vis-a-vis foreign Shipyards, the Government of India has taken the following initiatives[10]:

Key initiatives/policies	Remarks
Maritime Development Fund (MDF)	The Union Budget 2025 proposed to set up a Maritime Development Fund (MDF) to support the sector by providing cheaper, long-term financial assistance via equity or debt securities. The initial corpus of the fund is pegged at Rs 25,000 crore.

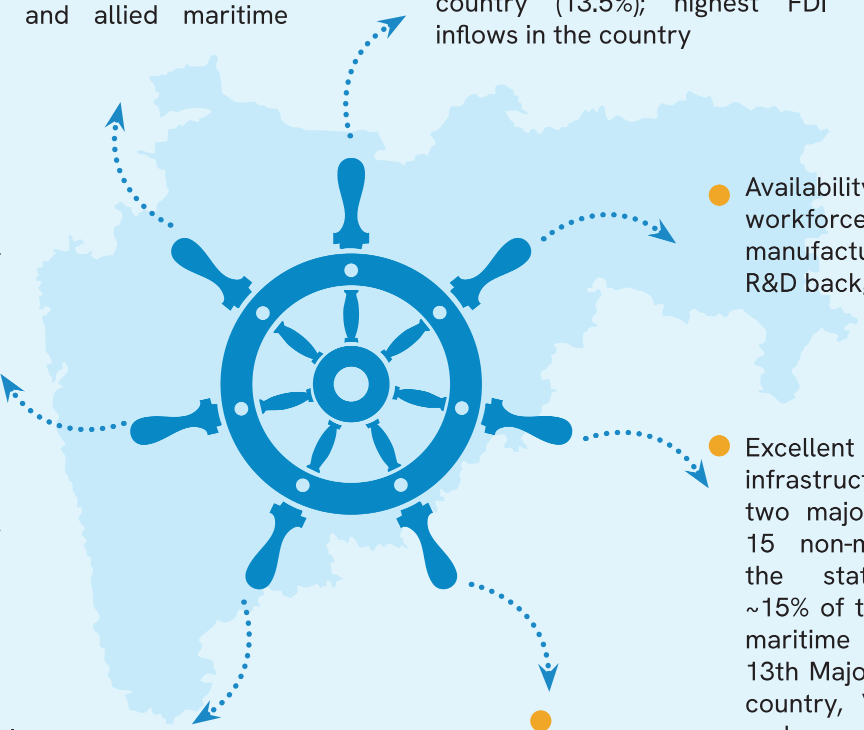
[9]MAKV 2047, Page no 208
[10]PIB – Budget announcement for the Maritime and Ship Building Sector

Key initiatives/policies	Remarks
Ship Building Financial Assistance Policy 1.0	Offers financial assistance to Indian Shipyards for Ship Building contracts signed between April 1, 2016, and March 31, 2026, with the rate of financial assistance starting from 20% in 2016 and diminishing to 14% in 2026. ✳ 30% assistance for vessels where main propulsion is achieved by means of green fuels such as methanol/ammonia/hydrogen fuel cells ✳ 20% assistance for vessels with electric means of propulsion or vessels fitted with hybrid propulsion system The Union Budget 2025 also extended the Ship Building Financial Assistance Policy (SBFAP) for a further 10 years till 2036 in the form of SBFAP 2.0.
Right of First Refusal (RoFR)	This policy gives preference to Indian-built and Indian-flagged Ships in tenders and charters, ensuring a competitive edge for domestic Shipbuilders and Shipping companies over foreign entities.
Infrastructure status for Shipyards	Granting infrastructure status to Indian Shipyards enables them to access cheaper long-term loans, reducing costs and facilitating expansion and other benefits.
Infrastructure status to large Ships	The Union Budget 2025 laid a proposal to consider large Ships of a specific size to be included in the infrastructure Harmonised Master List (HML).
Basic Customs Duty (BCD)	Exemption of BCD on Ship Building raw material, components, consumables for 10 years till 2035.
Subsidies for Indian Shipping companies	The Government/GoI has approved a subsidy of Rs 1,624 crore for five years from 2021, to help Indian Shipping companies compete in global tenders. Rs 213.54 crore has been disbursed up to 08/10/2024[11].
Ship Breaking credit note	In the Union Budget 2025, to incentivise Ship Recycling and promote circular economy, the Government/GoI proposed issuance of credit note of 40% of the Ship's scrap value, which can be reimbursed to buy new Ships in India.

[11]PIB dated 17th Dec 2024

3.3 Potential for Ship Building, Ship Repair and Ship Recycling in Maharashtra

- Strategic location and 720-km-long coastline dotted with ports and allied maritime infrastructure
- Largest GDP contributor to the country (13.5%); highest FDI inflows in the country
- Availability of skilled workforce with manufacturing and R&D background



- Robust Connectivity Infrastructure — a well-developed road network (15% of India's national highways network), rail network (8.5% of the country's rail network), airports (15% of passenger traffic), presence of western dedicated freight corridor
- Excellent maritime infrastructure with two major ports and 15 non-major ports; the state handles ~15% of the country's maritime trade; the 13th Major Port in the country, Vadhavan is under construction at Palghar, Maharashtra
- Supportive Government policies and conducive environment for the industry to flourish
- Large manufacturing hub with industrial corridors and clusters; presence of ancillary industries (steel, heavy machinery, spares, equipment)

State to play a pivotal role in maritime sector

As India endeavours to realise a GDP of $5 trillion by FY 2028, Maharashtra is poised to play a pivotal role in the maritime sector. An extensive 720-km-long coastline, robust industrial and maritime base and eligible workforce that can be trained for the industry, strategically position the state to drive this transformation. In this milieu, Maharashtra needs a specific Ship Building, Ship Repair and Ship Recycling policy, which will establish the state as a leader in maritime infrastructure and help it contribute to sustainable and advanced Ship Building practices in the country.

4

Policy Period and Applicability

4.1 Policy period

This Policy will come into effect from the date of its notification and will remain in force until a new or revised Policy is notified. The Policy may be amended and modified during implementation. However, all such amendments and modifications shall be applied prospectively and shall not curtail any benefit or concession already granted under the policy.

4.2 Applicability

This Policy will apply to the State of Maharashtra for the development of the Ship Building, Ship Repair & Ship Recycling yards. This policy will supersede existing policies and guidelines with respect to Ship Building, Ship Repair and Ship Recycling. Any term or feature not specifically defined or provided for in this Policy shall have the same meaning or definition as per the relevant existing policies and guidelines of the State Government or MMB.

5

Policy Framework

5.1 Vision

To position Maharashtra as a premier Ship Building, Ship Repair, and Ship Recycling hub by harnessing its coastal advantages and strategic location, and promote cutting-edge infrastructure, innovative technologies, skilled workforce and industry expertise through research and development (R&D), to drive a thriving green and sustainable maritime economy.

5.2 Mission

To create a favourable ecosystem for Ship Building, Ship Repair, and Ship Recycling in Maharashtra by achieving the following:

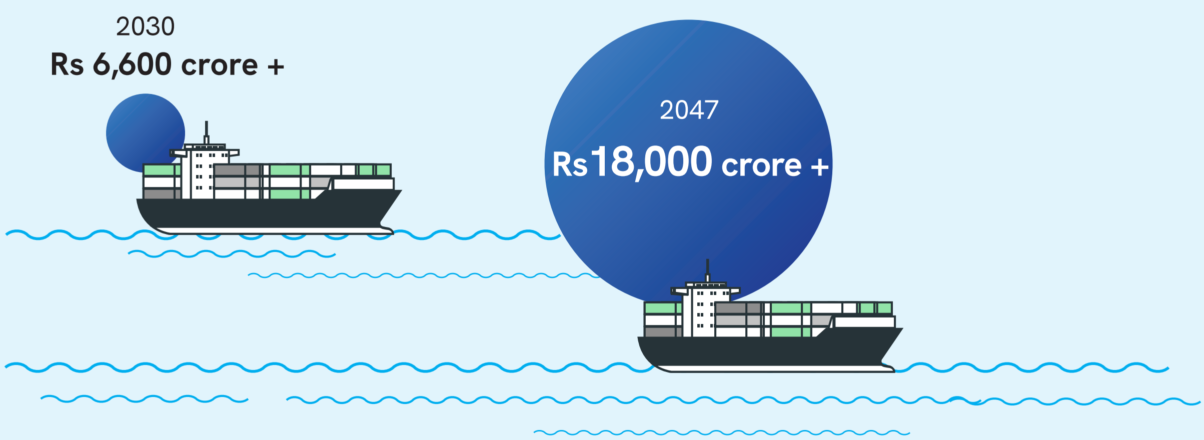
- To account for at least one-third of India's Ship Building, Ship Repair and Ship Recycle targets as outlined in MIV 2030 and MAKV 2047.
- To address the cost disadvantage of Indian Shipyards vis-à-vis the foreign counterparts.
- To create a skilled workforce that addresses the expertise and productivity issues of the sector.
- To promote a technologically advanced sector with significantly reduced project execution cycle.
- To foster innovation through significant investment and collaborations in R&D.
- Foster a sustainable and inclusive Ship Building, Ship Repair and Ship Recycling sector that significantly contributes to the State's economy, generates substantial employment opportunities, benefits all stakeholders, including coastal communities, and promotes environmentally responsible practices.

5.3 Key targets

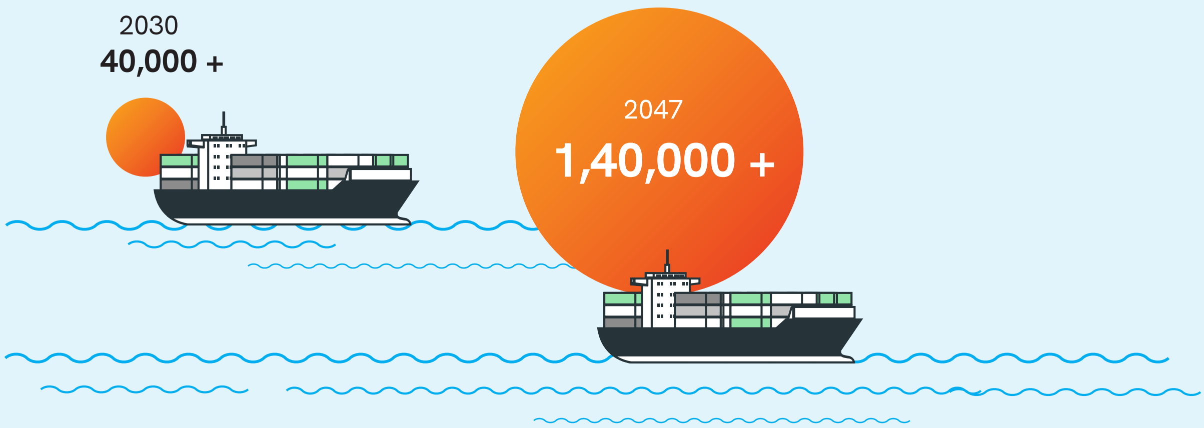
The Shipyards in Maharashtra build passenger vessels, boats, offshore supply vessels, patrolling and Coast Guard vessels, tugs, small cargo vessels and barges. Maharashtra aspires to account for at least one-third of India's Ship Building targets as outlined in MIV 2030 and MAKV 2047.

Annual targets	2030	2047
Targeted Ship Building output of India (million GT)	0.5	4.0
Targeted Ship Building output of Maharashtra (million GT)	0.17	1.35

Investment potential



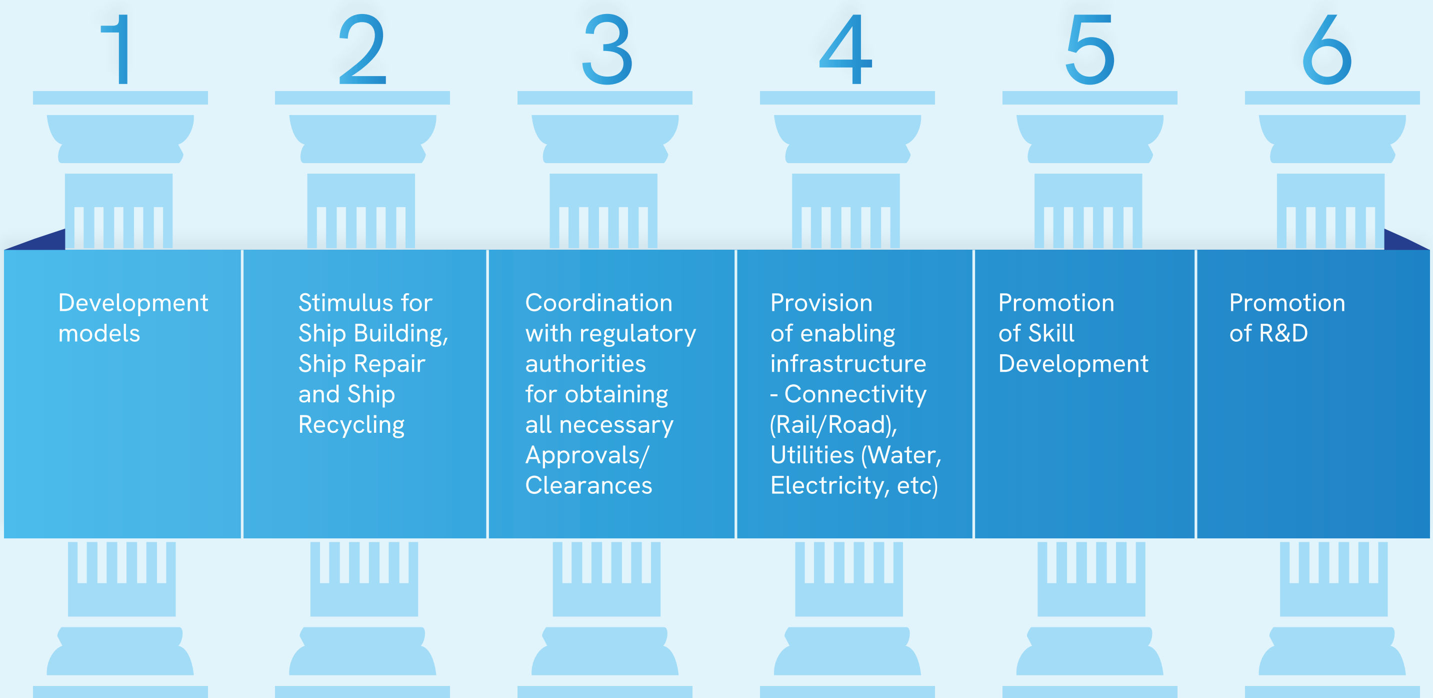
Employment potential



6

Strategy for Ship Building, Ship Repair and Ship Recycling Yard Development

To maximise efficiency and coordination in the Ship Building, Ship Repair and Ship Recycling industry, as well as to leverage the existing and future infrastructure, a comprehensive development strategy is required to drive growth and advancement in the sector within the State. This strategy shall be premised on the following pillars:



7

Development Models

The development of Shipyards along the coastline of Maharashtra shall be based on the following development models-



1. Marine Shipyard Clusters (MSCs)
2. Ship Building, Ship Repair and Ship Recycling Yards in existing or upcoming Ports
3. Standalone Ship Building, Ship Repair and Ship Recycling Yards

7.1 Marine Shipyard Clusters (MSCs)

MSCs will entail development of Ship Building, Ship Repair and Ship Recycling units, Ancillary Industries, Skilling facilities, Shipyard support facilities and enabling social infrastructure in a cluster-based approach. This will lead to reduced logistics costs, easy access to raw materials, equipments and components, availability of trained workforce in all related skills, research facilities and common infrastructure facilities. The cluster-based approach reduces costs for the industry and minimises project execution cycle.

7.1.1 Components of MSC

i. **Shipyards:** Modern Shipyards that can construct and /or repair Vessels of varying sizes - from passenger vessels, offshore supply vessels, coastal vessels to larger ocean-going Ships. They will have the requisite infrastructure such as:

Marine side infrastructure
Dry Docks, Slipways, Shiplifts, Floating Dry Docks

Land side infrastructure
Fabrication workshops, Warehouses, Blasting and painting chambers, Pipe fabrication workshop, Integration facilities, Finishing department

Other infrastructure
Equipment, cranes, planning and production offices, designing area and any other necessary facility

ii. Ship Recycling yards

iii. Ancillary Industries: Industries that supply essential components for Ship Building, Ship Repair along with repair workshops and Shipyard-related service providers will be encouraged to be set up in the clusters. The ancillary industries include:

- Navigation equipment: Compasses, GPS, radar, SONAR and charts
- Communications equipment: Radios, satellite phones and telegraphs
- Propulsion and steering equipment: Engines, propellers and rudders
- Safety equipment: Life rafts and jackets, fire extinguishers and smoke detectors
- Deck machinery: Cranes, winches and anchor windlasses
- Electrical equipment: Generators, transformers, switchboards and batteries
- Electronic systems
- Environmental control equipment: Air conditioning, refrigeration and sewage treatment
- Firefighting equipment: Alarms, pumps and hoses
- Loading and unloading equipment: Derricks and cargo gear
- Medical equipment: First-aid kits, defibrillators and oxygen tanks
- System or equipment for Ship operation, accommodation, power generation, auxiliary systems and apparatus accessories for engine operation
- Ship Repair and maintenance service providers
- Overhauling services
- Any other necessary facilities

iv. Skilling Facilities: Skill Development Centres for all relevant skilling requirements. These centres may be setup by MMB or other Government entities or by private interested entities in the allocated land parcels.

v. Shipyard Support Facilities: Engineering and R&D centres, testing facilities, startup incubation centres and integrated logistics hubs.

vi. Social Infrastructure: Housing, healthcare, education and other requisite social infrastructure will be integrated into the cluster to support the workforce and their families. Land will be reserved and allocated for the same.

7.1.2 Location Strategy

These clusters will be located within 30 km radius of key ports or strategic coastal areas to facilitate easy access to both domestic and international markets. MMB will identify suitable locations for MSCs. The potential locations currently identified for the development of MSCs are as follows:

Proposed MSC location	Creek / river	ITZ Land to be reclaimed (acres)	Land to be acquired (acres)	Total Developable Land (acres)	Waterfront (m)	Available Depth with Tidal Range (m)	Proposed Depth with dredging (m)
Dighi	Rajapuri creek	1800	750	2550	3000	9	14
Jaigad	Jaigad Creek	660	677	1337	1600	9	14
Dabhol	Vashishti River	131	800	931	1000	8.5	14
Nandgaon	Open Sea	225	2444	2669	1000	6.0 (at a distance of 1 km from the coast)	14
Vijaydurg	Open Sea	359	1012	1371	1000	8.5 (at a distance of 0.5 km from the coast)	14
Bankot	Savitri River	370	486	856	500	11	14

The details are given in Annexure-1.

7.1.3 Development Mechanism

- MMB will be responsible for design and development of MSCs, including land acquisition and land development.
- MMB shall prepare the layout plan for the MSCs and shall provide a broad framework for the development.
- MMB will also undertake studies/surveys, obtain clearances, develop common infrastructure and amenities, provide connectivity infrastructure and ensure water and power supplies, including dredging.
- MMB will provide land and permissions for development through Plug and Play model.
- Land for development of Ship Building, Ship Repair, Ship Recycling yards and Ancillary Industries within MSCs will be awarded through a transparent bidding process. Bidding process will be based on revenue sharing or payment of upfront premium or any other parameter as decided by MMB. MMB may also award Shipyards on nomination basis to Government agencies or Public Sector Units (PSUs).

7.2 Ship Building, Ship Repair and Ship Recycling Yards in Existing or Upcoming Ports

MMB will promote the establishment of Ship Building, Ship Repair and Ship Recycling yards at the existing or upcoming ports to harness the efficiency and operational advantages of the existing or upcoming ports and to leverage the already existing port infrastructure. The existing or upcoming ports will have the flexibility to develop Ship Building, Ship Repair and Ship Recycling yards either independently or in partnership with Ship Building companies.

7.2.1 Location Strategy

MMB will encourage the existing or upcoming ports in Maharashtra to develop Ship Building, Ship Repair and Ship Recycling yards.

7.2.2 Development Mechanism

- The existing or upcoming port developers or operators with the prior approval of MMB can set up Ship Building, Ship Repair and Ship Recycling yards in the allotted area.
- The developer or operator will have to submit a Detailed Project Report (DPR) to MMB. After approval of DPR by MMB, the developer or operator will have to develop the Ship Building, Ship Repair and / or Ship Recycling yard within the stipulated time period.

7.3 Standalone Ship Building, Ship Repair and Ship Recycling Yards Development

MMB will promote the establishment of Ship Building, Ship Repair and Ship Recycling yards at suitable locations along the coast of Maharashtra.

7.3.1 Location Strategy

MMB will identify suitable locations for Ship Building, Ship Repair and Ship Recycling yards. The private developers or Project proponents can also identify suitable locations and submit TEFRs to MMB. The potential locations currently identified for development along the coast and creeks for Standalone Ship Building, Ship Repair and Ship Recycling yards are as follows:

Proposed location	Creek / river	ITZ Land to be reclaimed (acres)	Land to be acquired (acres)	Total Developable Land (acres)	Water-front (m)	Available Depth with Tidal Range (m)
Vaitarna at East & West of Railway Bridge	Vaitarna river	42	18	60	250	6
East and West of Marambal Pada Jetty, Virar	Vaitarna river	40	19	59	1000	6
Reti Bandar, Virar	Vaitarna river	5.5	30.5	36	100	6
Bhonang Village	Kundalika river	77	80	157	200	5
Revdanda near Salav Port	Kundalika river	36	-	36	700	6

The details are given in Annexure-2.

Proposed location	Creek / river	ITZ Land to be reclaimed (acres)	Land to be acquired (acres)	Total Developable Land (acres)	Water-front (m)	Available Depth with Tidal Range (m)
Mankule village	Amba river	3	25	28	35	7
Shahabaj	Amba river	1	12	13	180	6
Adi-Thakur Agardanda	Rajpuri Creek	25	55	80	770	4.5
Rohile village, Jaigad	Jaigad river	6.5	15.5	22	200	8
Katale village, Jaigad	Jaigad river	4	-	4	100	8
Vijaydurg Jetty	Vagothan river	4.5	16.5	21	500	6

7.3.2 Development Mechanism

- MMB shall allocate land and waterfront to private developers through a transparent bidding process.
- In case of a location identified and Techno-Economic Feasibility Report (TEFR) submitted by a private developer, the allocation of land and waterfront for the concerned location will be done by Swiss Challenge or a transparent bidding process, as decided by MMB.
- After due selection of the private developer, the concerned developer will have to submit DPR to MMB. After approval of DPR by MMB, the developer will have to develop the Ship Building and/or Ship Repair and / or Ship Recycling yard within the stipulated time period.
- MMB may also award Ship Building, Ship Repair and Ship Recycling Yards on nomination basis to Government agencies or PSUs.

8

Stimulus for Ship Building, Ship Repair and Ship Recycling

S. No.	Heading	Description
Incentives for development of Ship Building, Ship Repair and Ship Recycling yards		
1	Capital Subsidy	✳ Capital Subsidy of 15% of the Project Cost. ✳ Capital Subsidy shall be provided in 4 equal instalments (after completion of every 25% of the Project as per the approved DPR) during the Project Construction Period, against submission of Bank Guarantee. ✳ The fourth and final instalment shall be paid after commencement of commercial operations.
Incentives for Skill Development		
2	Incentives for Skill Development	✳ Capital assistance of up to 60% of the facility cost or Rs 5 crore, whichever is lower, for setting up of skilling facilities by a Ship Building or Ship Repair or Ship Recycling yard developer or any other private interested entity. ✳ Annual assistance of 50% or Rs 1 crore, whichever is lower, on the amount spent on skilling or upskilling or reskilling of the workforce by the Ship Building or Ship Repair or Ship Recycling yards.
Incentives for Ship Building, Ship Repair and Ship Recycling R&D facilities		
3	Incentives for Ship Building, Ship Repair and Ship Recycling R&D facilities	✳ Capital assistance of up to 60% of the facility cost or Rs 5 crore, whichever is lower, for setting up of Ship Building, Ship Repair and Ship Recycling R&D facilities by a Ship Building or Ship Repair or Ship Recycling yard developer or any other private interested entity.

Note: The guidelines for this will be issued separately, detailing the procedures for availing incentives under this policy.
No other incentive as per any other existing policies or guidelines of GoM will be applicable for Ship Building, Ship Repair and Ship Recycling.

9

Facilitating Approvals and Clearances

MMB will coordinate with various regulatory authorities and approval agencies to facilitate Ship Building, Ship Repair and Ship Recycling yard developers in getting all necessary approvals and clearances.

10

Provision of Enabling Infrastructure

The State Government shall strive to provide all necessary enabling infrastructure up to the Project site, including:

Connectivity

Road connectivity to the nearest District Road or State Highway or National Highway and Rail connectivity to the nearest railway line. The State Government shall follow up with the Central Government with respect to the rail connectivity.

Utilities

Water supply, electricity and other required utilities.

11

Promotion of Skill Development

Ship Building, Ship Repair and Ship Recycling require skilled manpower in various disciplines, such as naval architecture, Ship design, marine, mechanical and electrical engineering, production management, and information technology. Manpower is required in three tiers: degree holders, diploma holders and technicians. At present, there is a shortage of such skilled manpower given the rise in Ship Building, Ship Repair and Ship Recycling activities and the growth outlook.

The policy will promote establishment of skill development centres and strengthening of existing skilling institutions through tie-ups with Industrial Training Institutes (ITIs), polytechnics, engineering colleges, maritime universities, and other reputed national and international institutions.

Some of the key trades identified are:

- Welders (arc, MIG, TIG, submerged arc)
- Structural fitters
- Plate and pipe fabricators
- Pipe fitters
- Sheet metal workers
- Marine mechanics
- Engine fitters
- Propulsion system technicians
- Hydraulic and pneumatic technicians
- Electrician and cable jointers
- Carpentry and interior workers
- Quality control inspectors
- Fire and safety technicians
- Instrumentation technicians
- Marine painters
- Sandblasters/ grit blasters
- Marine insulators (thermal and acoustic)
- Crane operators
- Marine plumbers
- HVAC technicians

Collaboration with Industry: Ship Building, Ship Repair and Ship Recycling companies will be encouraged to partner with educational institutions to create internship and apprenticeship programmes that offer practical, on-the-job training.

Skilling Initiatives: MMB will leverage central and state skill development initiatives to build a workforce for the maritime, Ship Building, Ship Repair and Ship Recycling sectors, promote industry-aligned training, and create employment opportunities. The Government's skill development initiatives include:

- Pradhan Mantri Kaushal Vikas Yojana 2.0 (PMKVY) — provides industry-relevant skill training with certification
- Pradhan Mantri Kaushal Kendra (PMKK) — sets up model skill training centres across India
- Indian Institutes of Skills (IISs) — offer world-class skill training in partnership with industry leaders
- Advanced Vocational Training Scheme (AVTS) — upskilling of workers in specialised technical fields
- Apprenticeship training under the Apprentices Act, 1961 — encourages on-the-job training and employment for youth
- Chanakya Scheme — develops a workforce skilled in emerging technologies and strategic sectors
- Deen Dayal Upadhyaya Grameen Kaushalya Yojana (DDU-GKY) — aims to skill rural youth and provide employment

12 Promotion of R&D

MMB will promote setting up of R&D centres and incubation centres for promoting research related to Ship Building, Ship Repair and Ship Recycling. This would also include providing support for establishment of testing facilities and Centres of Excellence. MMB will promote collaborative research between Ship Building, Ship Repair and Ship Recycling yard developers, or any other private interested entities, and renowned national and international institutions.

13

General Terms

The following "general terms" will be applicable and binding on the developer for the setting up of Ship Building, Ship Repair and Ship Recycling yards in all categories stipulated in this policy.

1. Concession/ Lease Period

- The concession/ lease period for Ship Building or Ship Repair or Ship Recycling yards shall be for a period of 30 years, further extendable up to 20 years.
- The concession/ lease period for Ship Building, Ship Repair and Ship Recycling yards to be developed in Existing or Upcoming Ports shall be for a period co-terminus with the concession agreement of the Port.

2. Extension Policy

- The Private Developer or Operator may seek an extension of the concession period or lease period, as the case may be, at least a year before the end of the concession period or lease period, as the case may be. The concession period or lease period shall be extended for the period as stated hereinabove, subject to the Project complying with 100% investment, scope of work and the master plan provided under the DPR. This extension will be granted subject to the approval of the State Government.
- The Project Developer or Operator shall submit a quarterly report to MMB measuring the progress on the Project against the investment, scope of work and the master plan provided under the DPR. MMB will undertake a review of each Project every year to assess whether such Project is adhering to its DPR.
- Upon the expiry of the concession period or lease period, including any permissible extensions, the Project will be transferred to MMB/ State Government. MMB/ State Government shall operate the project and/ or allot operation and maintenance of such Projects through a transparent and competitive bidding process.

3. Environmental and Safety Regulations

The Ship Building, Ship Repair and Ship Recycling yards must comply with all the relevant environmental and safety regulations.

MMB will encourage and support the development of the following sustainable activities:

- **Clean Energy:** Adoption of clean energy sources for operation of the Shipyards.
- **Eco-Friendly Operations:** Promote sustainable Ship Building and Ship Repair activities and eco-conscious ship recycling adhering to national and international regulations.

4. Other Regulations

The Ship Building, Ship Repair and Ship Recycling yards must comply with all the other relevant regulations.

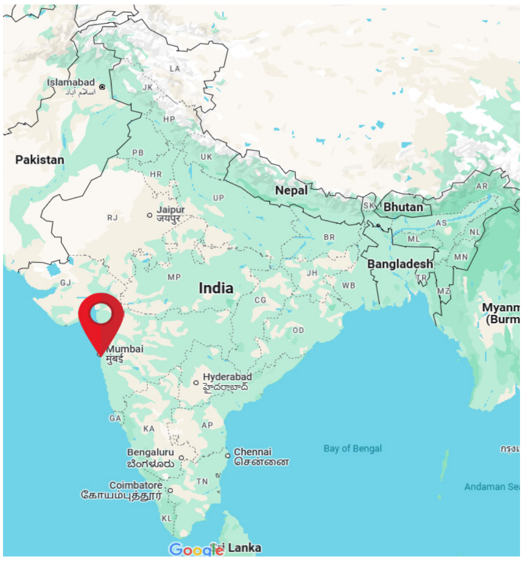
5. Expansion Projects

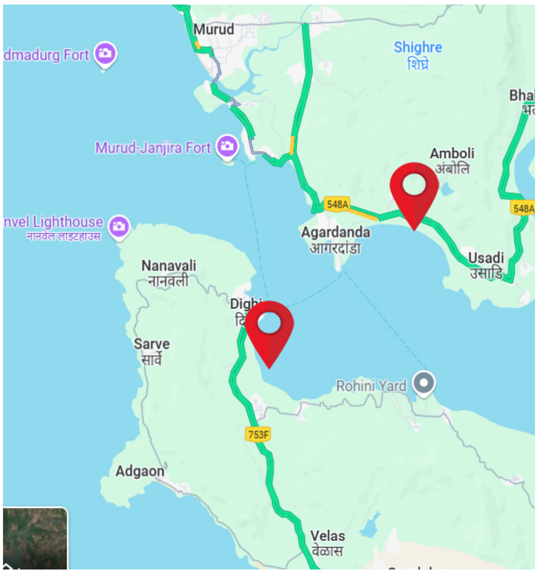
Expansion Projects with respect to the existing Ship Building or Ship Repair or Ship Recycling yards will also be eligible to get the incentives for expansion, with up to upto 80% of the incentives admissible for New Projects.

Annexure 1
Locations Identified for MSCs

Proposed MSC location	Creek / river	ITZ Land to be reclaimed (acres)	Land to be acquired (acres)	Total Devel-opable Land (acres)	Water-front (m)	Available Depth with Tidal Range	Proposed Depth with dredging
Dighi	Rajapuri Creek	1,800	750	2,550	3,000	9m	14m
Jaigad	Jaigad Creek	660	677	1,337	1,600	9m	14m
Dabhol	Vashishti River	131	800	931	1,000	8.5m	14m
Nandgaon	Open Sea	225	2,444	2,669	1,000	6.0m (at a distance of 1.0 km from the coast)	14m
Vijaydurg	Open Sea	359	1,012	1,371	1,000	8.5m (at a distance of 0.5 km from the coast)	14m
Bankot	Savitri River	370	486	856	500	11m	14m

1. Dighi Marine Shipyard Cluster

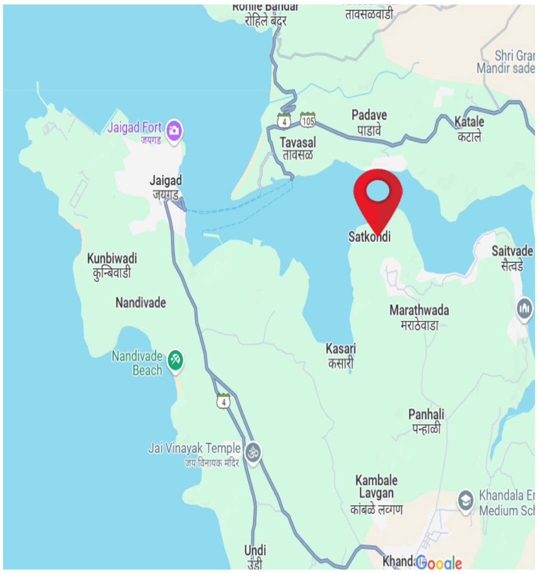




Location	Agardanda and Dighi village, Rajapuri creek, Murud Janjira taluka, Raigad district	
Depth	Minimum available depth: ~**5m** Tidal variation: ~**4m** With additional dredging of **6m, 14m** depth can be achieved at the site	
Channel Depth	Channel depth: ~**13m** with tidal variation With additional dredging of **1m, 14m** depth can be achieved in the channel	
Waterfront	**~3.0 km**	
Dry Docks	At least **4 dry docks** can be planned within the proposed site	
Land	**ITZ Land to be reclaimed**	**~1800 acres**
	Other Land to be acquired	**~750 acres**
	Total Developable Land	**~2550 acres**
Connectivity	**Highway**	**NH548A** (approximately 0.5km)
	Railway station	**Roha railway station** (approximately 35 km)
	Airport	**Mumbai Airport:** approximately 153 km Upcoming Navi Mumbai Airport: 122 km
Other Features	Located within vicinity of 1 operational Shipyard (184 acres) Proximity to Dighi Port Industrial Area (DPIA)	

2. Jaigad Marine Shipyard Cluster

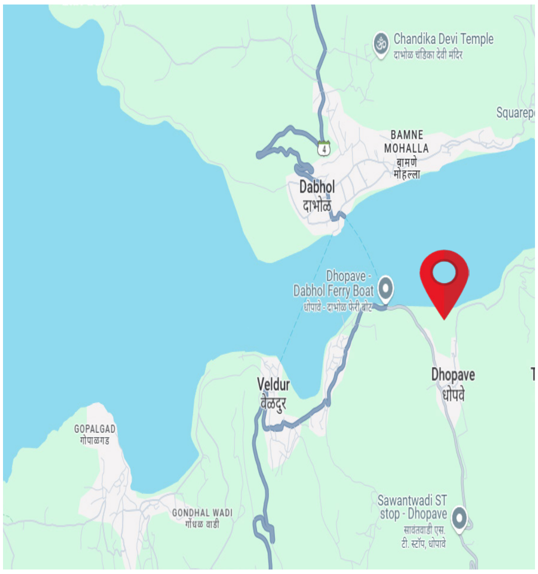




Location	Satkondi village, Jaigad river, Ratnagiri district	
Depth	Minimum available depth: **~6m** Tidal variation: **~3m** With additional dredging of **6m, 14m** depth can be achieved at the site	
Channel Depth	Channel depth: **~9m** with tidal variation With additional dredging of **5m, 14m** depth can be achieved in the channel	
Waterfront	**~1.6 km**	
Dry Docks	At least **2 dry docks** can be planned within the proposed site	
Land	**ITZ Land to be reclaimed**	**~660 acres**
	Other Land to be acquired	**~677 acres**
	Total Developable Land	**~1337 acres**
Connectivity	**Highway**	**SH4** (approximately 6.0 km)
	Railway station	**Aravali road railway station** (approximately 70 km)
	Airport	**Kolhapur (KLH) Airport:** 134 km
Other Features	Site is located in the vicinity of 1 operational Shipyard (220 acres)	

3. Dabhol Marine Shipyard Cluster

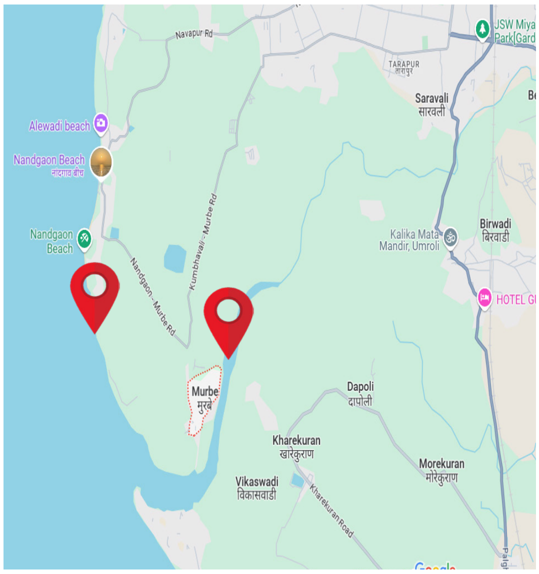




Location	Dhopave village, Vashishti river, Dapoli taluka, Ratnagiri district	
Depth	Minimum available depth: **~6m** Tidal variation: **~3m** With additional dredging of **6m, 14m** depth can be achieved at the site	
Channel Depth	Channel depth: **~9m** with tidal variation With additional dredging of **5m, 14m** depth can be achieved in the channel	
Waterfront	**~1.0 km**	
Dry Docks	At least **1 dry dock** can be planned within the proposed site	
Land	**ITZ Land to be reclaimed**	**~131 acres**
	Other Land to be acquired	**~800 acres**
	Total Developable Land	**~931 acres**
Connectivity	**Highway**	**SH4** (approximately 3.0 km)
	Railway station	**Veldur railway station** (approximately 60 km)
	Airport	**Pune Airport:** 130 km
Other Features	Site is located in the vicinity of 1 operational Shipyard in (182 acres)	

4. Nandgaon Marine Shipyard Cluster

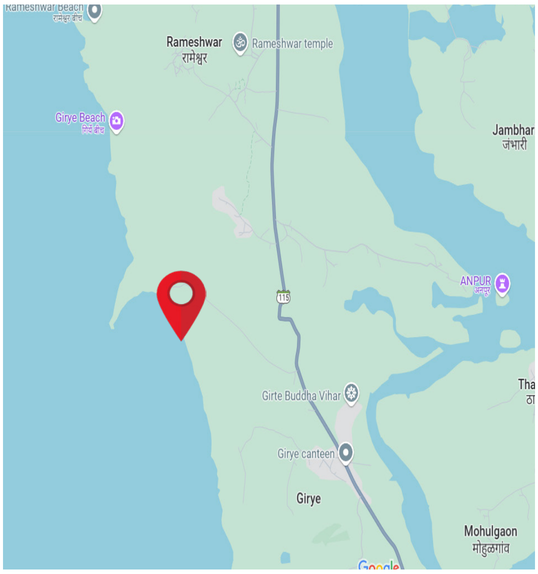




Location	Alewadi village, Palghar district	
Depth	Minimum available depth: **1.0m (at a distance of 1.0 km from the coast)** Tidal variation: **~5m** With additional dredging of **8m, 14m** depth can be achieved at the site	
Channel Depth	Channel depth: **Facing open sea** With additional dredging of **8m, 14m** depth can be achieved	
Waterfront	**~1.0 km**	
Dry Docks	At least **2 dry docks** can be planned within the proposed site	
Land	**ITZ Land to be reclaimed**	**~225 acres**
	Other Land to be acquired	**~2444 acres**
	Total Developable Land	**~2669 acres**
Connectivity	**Highway**	**SH32** (approximately 8.0 km)
	Railway station	**Palghar railway station** (approximately 20 km)
	Airport	**Mumbai Airport:** 90 km
Other Features	Site is located in the vicinity of 1 upcoming Major Port (3580 acres)	

5. Vijaydurg Marine Shipyard Cluster

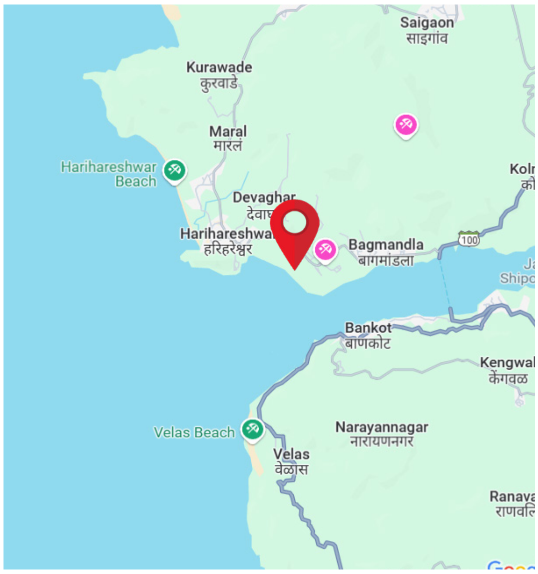




Location	Girye village, Devgad taluka, Sindhudurg district	
Depth	Minimum available depth: **~3m** Tidal variation: **~2.5m** With additional dredging of **8.5m, 14m** depth can be achieved at the site	
Channel Depth	Channel depth: **Facing open sea** With additional dredging of **11m, 14m** depth can be achieved	
Waterfront	**~1.0 km**	
Dry Docks	At least **3 dry docks** can be planned within the proposed site	
Land	**ITZ Land to be reclaimed**	**~359 acres**
	Other Land to be acquired	**~1012 acres**
	Total Developable Land	**~1371 acres**
Connectivity	**Highway**	**SH115** (approximately 2.0km)
	Railway station	**Rajapur road railway station** (approximately 55 km)
	Airport	**Goa Dabolim International Airport, Goa:** 207 km
Other Features	Close to Jaigad port, which is 55 km from the proposed location	

6. Bankot Marine Shipyard Cluster





Location	Bankot village, Savitri river, Mandangad taluka, Ratnagiri district	
Depth	Minimum available depth: **~6m** Tidal variation: **~5m** With additional dredging of **3m, 14m** depth can be achieved at the site	
Channel Depth	Channel depth: **~11m** With additional dredging of **3m, 14m** depth can be achieved	
Waterfront	**~0.5 km**	
Dry Docks	At least **2 dry docks** can be planned within the proposed site	
Land	**ITZ Land to be reclaimed**	**~486 acres**
	Other Land to be acquired	**~370 acres**
	Total Developable Land	**~856 acres**
Connectivity	**Highway**	**SH100** (approximately 2.0 km)
	Railway station	**Mangaon railway station** (approximately 45 km)
	Airport	**Mumbai Airport:** 180 km
Other Features	Mahad MIDC is within 70 km	

Annexure 2
Locations Identified for Development of Standalone Shipyards

Proposed location	Creek / river	ITZ Land to be reclaimed (acres)	Land to be acquired (acres)	Total Developable Land (acres)	Water-front (m)	Available Depth with Tidal Range
Vaitarna at East & West of Railway Bridge	Vaitarna river	42	18	60	250	6m
East and West of Marambal Pada Jetty, Virar	Vaitarna river	40	19	59	1000	6m
Reti Bandar, Virar	Vaitarna river	5.5	30.5	36	100	6m
Bhonang Village	Kundalika river	77	80	157	200	5m
Revdanda near Salav Port	Kundalika river	36	-	36	700	6m
Mankule village	Amba river	3	25	28	35	7m
Shahabaj	Amba river	1	12	13	180	6m
Adi-Thakur Agardanda	Rajpuri Creek	25	55	80	770	4.5m
Rohile village, Jaigad	Jaigad river	6.5	15.5	22	200	8m
Katale village, Jaigad	Jaigad river	4	-	4	100	8m
Vijaydurg Jetty	Vagothan river	4.5	16.5	21	500	6m

1. Vaitarna - East and West of railway bridge

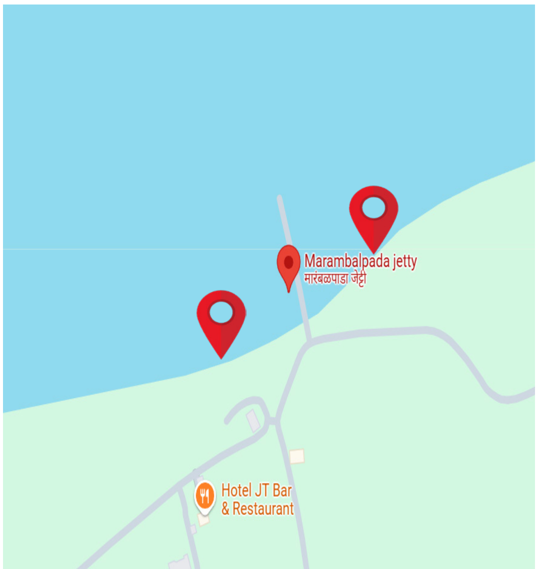




Location	Vaitarna city, Vaitarna river, Palghar district	
Depth	Minimum available depth: ~**3m** Tidal variation: ~**3m** With additional dredging of **2m**, **8m** depth can be achieved at the site	
Channel Depth	Channel depth: ~**7 m** with tidal variation With additional dredging of **1m**, **8m** depth can be achieved in the channel	
Waterfront	**~0.3 km**	
Dry Docks	At least **1 dry dock** can be planned within the proposed site	
Land	**ITZ Land to be reclaimed**	**~42 acres**
	Other Land to be acquired	**~18 acres**
	Total Developable Land	**~60 acres**
Connectivity	**Highway**	**NH48** (approximately 3.0 km)
	Railway station	**Vaitarna railway Station** (approximately 1.0 km)
	Airport	**Mumbai Airport:** approximately 80 km
Other Features	Within close proximity to an upcoming Major Port and Jawaharlal Nehru Port	

2. Virar- East and West of Marambal Pada Jetty

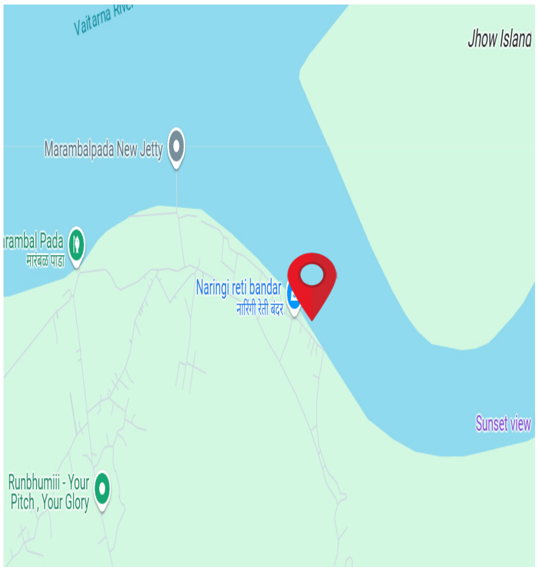




Location	Virar city, Vaitarna river, Palghar district	
Depth	Minimum available depth: ~**3m** Tidal variation: ~**3m** With additional dredging of **2m, 8m** depth can be achieved at the site	
Channel Depth	Channel depth: ~**7m** with tidal variation With additional dredging of **1m, 8m** depth can be achieved in the channel	
Waterfront	**~1.0 km**	
Dry Docks	At least **1 dry docks** can be planned within the proposed site	
Land	**ITZ Land to be reclaimed**	**~40 acres**
	Other Land to be acquired	**~19 acres**
	Total Developable Land	**~59 acres**
Connectivity	**Highway**	**SH40** (approximately 5.0 km)
	Railway station	**Virar railway station** (approximately 5.0 km)
	Airport	**Mumbai Airport:** approximately 80 km
Other Features	Within close proximity to an upcoming Major Port and Jawaharlal Nehru Port	

3. Reti Bandar, Virar





Location	Virar city, Vaitarna river, Palghar district	
Depth	Minimum available depth: **~3m** Tidal variation: **~3m** With additional dredging of **2m, 8m** depth can be achieved at the site	
Channel Depth	Channel depth: **~7.0 m** with tidal variation With additional dredging of **1m, 8m** depth can be achieved in the channel	
Waterfront	**~0.1 km**	
Dry Docks	At least **1 dry dock** can be planned within the proposed site	
Land	**ITZ Land to be reclaimed**	**~5.5 acres**
	Other Land to be acquired	**~30.5 acres**
	Total Developable Land	**~36 acres**
Connectivity	**Highway**	**SH40** (approximately 3.0 km)
	Railway station	**Virar railway station** (approximately 5.0 km)
	Airport	**Mumbai Airport:** approximately 80 km
Other Features	Within close proximity to an upcoming Major Port and Jawaharlal Nehru Port	

4. Bhonang Village

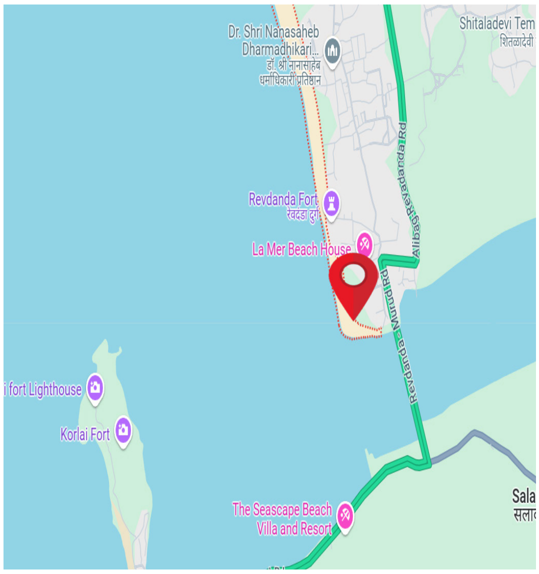




Location	Bhonang village, Kundalika river, Alibaug taluka, Raigad district	
Depth	Minimum available depth: ~**2 m** Tidal variation: ~**3 m** With additional dredging of **2m, 7m** depth can be achieved at the site	
Channel Depth	Channel depth: ~**7m** with tidal variation No additional dredging required	
Waterfront	**~0.2 km**	
Dry Docks	At least **1 dry dock** can be planned within the proposed site	
Land	**ITZ Land to be reclaimed**	**~77 acres**
	Other Land to be acquired	**~80 acres**
	Total Developable Land	**~157 acres**
Connectivity	**Highway**	**SH90** (approximately 2.5 km)
	Railway station	**Roha railway station** (approximately 26.0 km)
	Airport	**Mumbai Airport:** 120 km **Navi Mumbai Airport:** approximately 90 km
Other Features	Salav Port (JSW) in within close proximity	

5. Revdanda near Salav Port





Location	Revdanda village, Kundalika river, Alibaug taluka, Raigad district	
Depth	Minimum available depth: **~3 m** Tidal variation: **~3 m** With additional dredging of **1m, 7m** depth can be achieved at the site	
Channel Depth	Channel depth: **~7m** with tidal variation No additional dredging required	
Waterfront	**~0.7 km**	
Dry Docks	At least **2 dry docks** can be planned within the proposed site	
Land	**ITZ Land to be reclaimed**	**~36 acres**
	Other Land to be acquired	**~0 acres**
	Total Developable Land	**~36 acres**
Connectivity	**Highway**	**SH4** (approximately 0.5 km)
	Railway station	**Roha railway station** (approximately 40.0 km)
	Airport	**Mumbai Airport:** 120 km **Navi Mumbai Airport:** approximately 90 km
Other Features	Salav Port (JSW) in within close proximity	

6. Mankule village

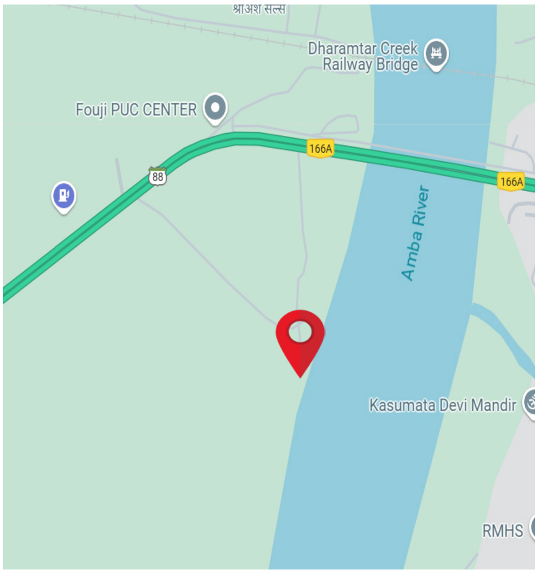




Location	Mankule village, Amba river, Alibaug taluka, Raigad district	
Depth	Minimum available depth: **~4 m** Tidal variation: **~3 m** No additional dredging required	
Channel Depth	Channel depth: **~7m** with tidal variation No additional dredging required	
Waterfront	**~35 m**	
Dry Docks	At least **1 dry dock** can be planned within the proposed site	
Land	**ITZ Land to be reclaimed**	**~3 acres**
	Other Land to be acquired	**~25 acres**
	Total Developable Land	**~28 acres**
Connectivity	**Highway**	**SH4** (approximately 10.0 km)
	Railway station	**Pen railway station** (approximately 25.0 km)
	Airport	**Mumbai Airport:** 70 km **Navi Mumbai Airport:** approximately 40 km
Other Features	Located within vicinity of 1 operational port (~100 acres)	

7. Shahabaj village





Location	Shahabaj village, Amba river, Alibaug taluka, Raigad district	
Depth	Minimum available depth: ~**3 m** Tidal variation: ~**3 m** With additional dredging of **1m, 7m** depth can be achieved at the site	
Channel Depth	Channel depth: ~**7m** with tidal variation No additional dredging required	
Waterfront	~**180 m**	
Dry Docks	At least **1 dry dock** can be planned within the proposed site	
Land	**ITZ Land to be reclaimed**	**~1 acres**
	Other Land to be acquired	**~12 acres**
	Total Developable Land	**~13 acres**
Connectivity	**Highway**	**NH166A** (approximately 0.5 km)
	Railway station	**Kasu railway Station** (approximately 15.0 km)
	Airport	**Mumbai Airport:** 70 km **Navi Mumbai Airport:** approximately 40 km
Other Features	Located within vicinity of 1 operational port (~100 acres)	

8. Adi-Thakur Agardanda





Location	Adi-Thakur village, Rajapuri creek, Mhasala taluka, Raigad district	
Depth	Minimum available depth: ~**0.5 m** Tidal variation: ~**4 m** With additional dredging of **2.5 m, 7 m** depth can be achieved at the site	
Channel Depth	Channel depth: ~**7 m** No additional dredging required	
Waterfront	~ **770 m**	
Dry Docks	At least **1 dry dock** can be planned within the proposed site	
Land	**ITZ Land to be reclaimed**	**~25 acres**
	Other Land to be acquired	**~55 acres**
	Total Developable Land	**~80 acres**
Connectivity	**Highway**	**NH753F** (approximately 3.2 km)
	Railway station	**Roha railway station** (approximately 42.0 km)
	Airport	**Mumbai Airport:** 160 km **Navi Mumbai Airport:** approximately 122 km
Other Features	Located within vicinity of 1 operational Shipyard (184 acres) Proximity to Dighi Port Industrial Area (DPIA)	

9. Rohile village, Jaigad

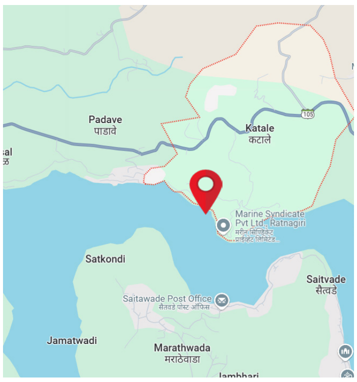




Location	Rohile village, Jaigad river, Ratnagiri district	
Depth	Minimum available depth: **~5 m** Tidal variation: **~3 m** No additional dredging required	
Channel Depth	Channel depth: **~9 m** No additional dredging required	
Waterfront	**~200 m**	
Dry Docks	At least **1 dry dock** can be planned within the proposed site	
Land	**ITZ Land to be reclaimed**	**~6.5 acres**
	Other Land to be acquired	**~15.5 acres**
	Total Developable Land	**~22 acres**
Connectivity	**Highway**	**SH4** (approximately 0.5 km)
	Railway station	**Ratnagiri railway station** (approximately 52.0 km)
	Airport	**Kolhapur (KLH) Airport:** 134 km
Other Features	Site is located in the vicinity of 1 operational Shipyard (220 acres)	

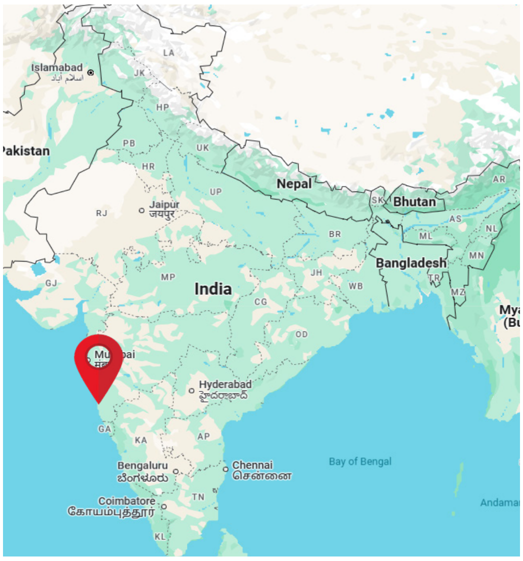
10. Katale village, Jaigad

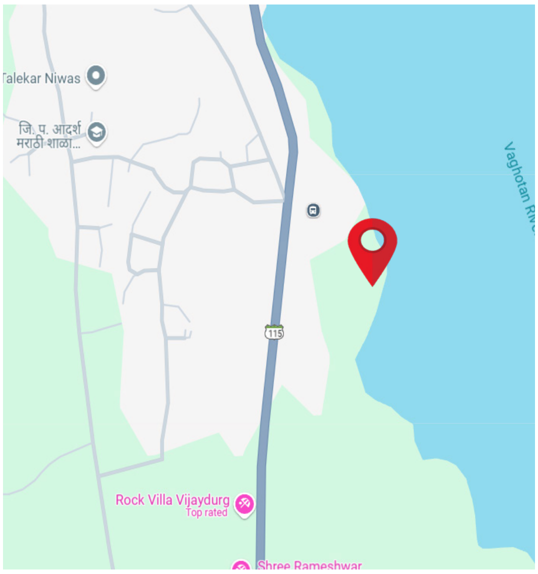




Location	Katale village, Jaigad river, Ratnagiri district	
Depth	Minimum available depth: **~5 m** Tidal variation: **~3 m** No additional dredging required	
Channel Depth	Channel depth: **~9 m** No additional dredging required	
Waterfront	**~ 100 m**	
Dry Docks	At least **1 dry dock** can be planned within the proposed site	
Land	**ITZ Land to be reclaimed**	**~4.0 acres**
	Other Land to be acquired	**~0.0 acres**
	Total Developable Land	**~4.0 acres**
Connectivity	**Highway**	**SH105** (approximately 1.5 km)
	Railway station	**Ratnagiri railway station** (approximately 55.0 km)
	Airport	**Mumbai Airport:** 311 km **Kolhapur (KLH) Airport:** 134 km
Other Features	Site is located in the vicinity of 1 operational Shipyard (220 acres)	

11. Vijaydurg Jetty, Vijaydurg





Location	Vijaydurg village, Vagothan river, Devgad taluka, Sindhudurg district	
Depth	Minimum available depth: ~**3 m** Tidal variation: ~**3 m** With additional dredging of **1m, 7m** depth can be achieved at the site	
Channel Depth	Channel depth: ~**6 m** With additional dredging of **1m, 7m** depth can be achieved	
Waterfront	~**500 m**	
Dry Docks	At least **1 dry dock** can be planned within the proposed site	
Land	**ITZ Land to be reclaimed**	**~4.5 acres**
	Other Land to be acquired	**~16.5 acres**
	Total Developable Land	**~21.0 acres**
Connectivity	**Highway**	**SH4** (approximately 0.5 km)
	Railway station	**Vaibhavwadi railway station** (approximately 70.0 km)
	Airport	**Kolhapur (KLH) Airport:** 134 km
Other Features	Close to Jaigad port, which is 55 km from the proposed location	

Connect with us further:

Maharashtra Maritime Board

2nd Floor, Indian Mercantile Chambers,
14 Ramjibhai Kamani Marg, Ballard Estate, Mumbai – 400001
Telephone: +91 2222612143 / 22692409 / 22658375. Fax: +912222614331
Website: mahammb.maharashtra.gov.in / Email: ceommb@gmail.com



परिशिष्ट-२

सत्यमेव जयते

महाराष्ट्र जहाज बांधणी, जहाज दुरुस्ती आणि जहाज पुनर्वापर धोरण-२०२५

अनुक्रमणिका

१. संक्षिप्त शब्द

CEO, MMB	मुख्य कार्यकारी अधिकारी, महाराष्ट्र सागरी मंडळ
COD	व्यावसायिक कार्यचालन सुरु झाल्याचा दिनांक
DBFOT	डिझाइन, बांधा, वित्त पुरवठा, वापरा आणि हस्तांतरित करा
DPR	सविस्तर प्रकल्प अहवाल
FY	आर्थिक वर्ष
GDP	सकल देशांतर्गत उत्पादन
GoM	महाराष्ट्र शासन
GoI	भारत सरकार
GPS	ग्लोबल पोझिशनिंग सिस्टम
GT	एकूण टन
ITI	औद्योगिक प्रशिक्षण संस्था
ITZ	भरती-ओहोटीच्या प्रभावाखालील क्षेत्र
Km	कि.मी.
MAKV-२०४७	मेरीटाईम अमृत काल व्हिजन-२०४७
MoPSW	बंदरे, नौवहन आणि जलमार्ग मंत्रालय
MIV- २०३०	मेरीटाइम इंडिया व्हिजन-२०३०
MIG	मेटल इनर्ट गॅस
MMB	महाराष्ट्र सागरी मंडळ
MSC	सागरी जहाज बांधणी समूह
MSME	सूक्ष्म, लघु व मध्यम उद्योग
PPP	सार्वजनिक खाजगी भागिदारी

R & D	संशोधन आणि विकास
SBFAP	जहाज बांधणी आर्थिक सहाय्य धोरण
SONAR	साऊंड नेव्हीगेशन अँड रेंजिंग
TIG	टंगस्टन इनर्ट गॅस
UNCTAD	व्यापार आणि विकासावरील संयुक्त राष्ट्रांची परिषद

२.व्याख्या

पूरक उद्योग	दुरुस्ती कार्यशाळा आणि शिपयार्डशी संबंधित सेवा प्रदात्यांसह जहाजबांधणीसाठी आवश्यक घटकांचा पुरवठा करणारे उद्योग, परंतु ते प्राथमिक जहाज बांधणी प्रक्रियेत थेट सामील नसतात.
ब्राउनफील्ड शिपयार्ड	पूर्वी विकसित ठिकाणावर अद्ययावत केले जाणारे शिपयार्ड
सवलत करार	सवलत करार म्हणजे महाराष्ट्र सागरी मंडळ किंवा राज्य सरकार आणि एखादी संस्था किंवा व्यक्ती यांच्यामध्ये प्रकल्प निर्माण करण्यासाठी किंवा त्याच्या कार्यचालनासाठी स्वाक्षांकित झालेला करार, ज्यामध्ये अशा प्रकल्पाच्या अटी आणि शर्तींचा तपशील असतो.
सवलतधारक (खाजगी विकासक)	प्रस्तुतच्या धोरणांतर्गत शिपयार्ड, जहाज पुनर्वापर सुविधा, अनुषंगिक उद्योग आणि इतर कोणत्याही प्रकल्पाचा विकास, प्रचार आणि / किंवा कार्यचालन करणा-या व्यक्ती, समूह, कंपनी किंवा अधिकृत एजन्सी
बांधकाम कालावधी	बांधकाम कालावधी म्हणजे करार स्वाक्षांकित केल्याच्या तारखेपासून ते व्यावसायिक कार्यचालन सुरु होण्याच्या तारखेपर्यंतचा कालावधी किंवा प्रकल्पाच्या विकास / बांधकामासाठी महाराष्ट्र सागरी मंडळाने निर्धारित केलेली कालमर्यादा.
DBFOT	डिझाइन, बांधा, वित्त पुरवठा, वापरा आणि हस्तांतरित करा हा प्रकल्पाचा विकास आणि कार्यचालनासाठी सार्वजनिक-खाजगी भागिदारी व्यवस्थेचा एक प्रकार आहे.
सागरी जहाज बांधणी समूह	क्लस्टर-आधारित दृष्टिकोन ठेऊन आवश्यक पूरक उद्योगांसह जहाज बांधणी, जहाज दुरुस्ती आणि जहाज पुनर्वापर सुविधा
प्रकल्प	प्रस्तुतच्या धोरणांतर्गत विकसित केली जातील अशी शिपयार्ड, जहाज पुनर्वापर सुविधा, पूरक उद्योग, सामाजिक पायाभूत सुविधा, कौशल्य विकास केंद्रे, संशोधन व विकास केंद्रे.
प्रकल्प खर्च	प्रकल्प खर्च म्हणजे प्रकल्पाचे बांधकाम आणि वित्तपुरवठ्यावर होणारा भांडवली खर्च.
जहाज बांधणी	शिपयार्डमध्ये जहाजे आणि इतर तरंगत्या जहाजांचे बांधकाम

जहाज पुनर्वापर	धोकादायक आणि इतर सामग्रीची काळजी घेत पुनर्प्रक्रिया आणि पुनर्वापरासाठी घटक आणि सामग्री पुनर्प्राप्त करण्यासाठी जहाज पुनर्वापर सुविधेमध्ये जहाज तोडणी करणे आणि त्यामध्ये साठवणूक, साइटवरील घटक आणि सामग्रीवर कार्यवाही करणे यासारख्या संबंधित कार्यांचा समावेश आहे, परंतु त्यांची पुढील प्रक्रिया किंवा विल्हेवाट वेगळ्या सुविधांमध्ये नाही.
जहाज पुनर्वापर सुविधा	जहाज पुनर्वापरासाठी वापरली जाणारी जागा, यार्ड किंवा सुविधा
जहाज दुरुस्ती	शिपयार्ड मध्ये होणारी जहाज आणि जहाजाचे घटक आणि प्रणालींची देखभाल, नूतनीकरण आणि दुरुस्ती
शिपयार्ड कंपनी	शिपयार्ड विकसित करणारा आणि चालविणारा व्यवसाय
शिपयार्ड	आवश्यक वैशिष्ट्ये म्हणून खालीलपैकी सर्व किंवा कोणत्याही गोष्टींचा समावेश असलेली कोणतीही तरंगती किंवा जमीन-आधारित सुविधा- वॉटरफ्रंट, टर्निंग बेसिन, बर्थिंग आणि डॉकिंग सुविधा, स्लिपवे आणि शिप लिफ्टस् आणि, भारताच्या हद्दीत स्थित आणि भारतात जहाजांचे बांधकाम, निर्मिती, पुनर्बांधणी किंवा दुरुस्ती करणे
सबसिडी	सरकारी एजन्सीद्वारे रोख किंवा इतर प्रकारे आर्थिक मदत.
तांत्रिक सेवा	जहाजांनी सुरक्षा मानकांची पूर्तता करणे आणि कार्यक्षमतेने काम करणे याची खात्री बाळगून जहाजबांधणीतील तांत्रिक सेवा म्हणजे डिझाइन आणि बांधकामापासून देखभाल, दुरुस्ती आणि आधुनिकीकरणापर्यंत.
जहाज / जलयान	जहाजे, बोटी किंवा नौकानयनासाठी वापरली जाणारी इतर कोणतीही रचना यासह कोणतेही तरंगते जलयान

३.प्रस्तावना

३.१. पार्श्वभूमी

जहाज बांधणी उद्योग

गेल्या अनेक दशकांमध्ये, जहाजबांधणी उद्योगाचे युरोपमधून आशियाकडे महत्त्वपूर्ण भौगोलिक स्थानांतरण झाले आहे - सुरुवातीला युरोपमधून जपानकडे, नंतर दक्षिण कोरियात संक्रमण झाले आणि आता, प्रामुख्याने चीनमध्ये मजबूतपणे स्थिरावला आहे. २०२३ च्या United Nations Conference on Trade and Development (UNCTAD) अहवालानुसार, चीन, दक्षिण कोरिया आणि जपान हे देश एकत्रितपणे जागतिक जहाज बांधणी उत्पादनात ९५% पेक्षा जास्त योगदान देतात.

आर्थिक वर्ष २०२३ मध्ये, जागतिक जहाज बांधणी उत्पादन ६४ दशलक्ष ग्रॉस टन (जीटी)[१] होते आणि जहाज पुरवठ्यावर चीन, जपान आणि दक्षिण कोरिया या देशांचे वर्चस्व होते. जहाज बांधणी उद्योग हा अद्वितीय वैशिष्ट्य असलेला एक मजबूत उत्पादन घटक आहे, ज्यामध्ये पोलाद, इलेक्ट्रॉनिक्स, अभियांत्रिकी आणि बंदर पायाभूत सुविधा यासारख्या इतर उद्योगांचे जवळजवळ ६५% योगदान आहे आणि जवळजवळ ६ चा उच्च रोजगार गुणक प्रभाव आहे, ज्याचा या देशांना खूप फायदा झाला आहे[२].

भारत सध्या २० व्या स्थानावर असून त्याचे जगातील जहाज बांधणी उत्पादनात १% पेक्षा कमी योगदान आहे[३]. पुढे २०२१-२२ या आर्थिक वर्षात भारतीय मालकीच्या जहाजांनी भारताच्या परदेशातील व्यापाराच्या[४] केवळ ५.४२% भार वाहून नेला ज्यामुळे अत्याधिक परकीय चलन (फॉरेक्स) बाहेर पडले.

---

[1] *UNCTAD अहवाल 2023 अध्याय-2 पृ.क्र. 38*

[2] *Press Information Bureau (PIB), भारत सरकार*

[3] *MIV-2030, पृ.क्र. 148*

[4] *Statistics of India's Shipbuilding and Ship repairing industry, पृष्ठ क्र i*

जहाज दुरुस्ती उद्योग

जहाज दुरुस्तीच्या बाबतीतही चीन, मध्यपूर्व आणि सिंगापूरचे वर्चस्व असून भारताचा वाटा १ टक्क्यांपेक्षाही कमी आहे[५]. भारत, मलेशिया आणि इंडोनेशिया सारख्या इतर आशियाई देशांच्या तुलनेत जहाज दुरुस्ती सेवांसाठी जास्त खर्च असूनही, मुख्यत: कुशल मनुष्यबळ आणि अत्याधुनिक तंत्रज्ञानाच्या उपलब्धतेमुळे या देशांनी त्यांचे वर्चस्व टिकवून ठेवले आहे. जागतिक व्यापारापैकी अंदाजे १०% व्यापार आपल्या किनारपट्टीच्या ३०० सागरी मैलांच्या परिघात होतो, हे लक्षात घेता भारतही या क्षेत्रात एक प्रमुख खेळाडू ठरू शकतो[६].

जहाज पुनर्वापर उद्योग

जागतिक जहाज पुनर्वापर बाजारपेठ तुलनेने लहान आहे ज्यामध्ये जहाज बांधणी आणि जहाज दुरुस्ती उद्योगांनी २०२३ मध्ये ७.४ दशलक्ष ग्रॉस टन[७] जहाजे तोडली आहेत. तथापि, भारत या क्षेत्रातील एक प्रमुख खेळाडू आहे, ज्याचा जागतिक बाजारपेठेतील वाटा अंदाजे ३३% आहे[८]. तथापि, बांगलादेश आणि पाकिस्तान हे देश जहाज पुनर्वापर क्षेत्राला भरीव उत्पन्न आणि अधिक उदार नियामक वातावरण प्रदान करत असल्यामुळे, भारताला त्यांच्याकडून वाढत्या स्पर्धेला सामोरे जावे लागत आहे आणि त्यामुळे, जहाज पुनर्वापर बाजारपेठेतील भारताच्या वर्चस्वाला आव्हान उभे राहिले आहे.

तीन उद्योगांसाठी भारत सरकारची दृष्टी

देशातील जहाज बांधणी, जहाज दुरुस्ती आणि जहाज पुनर्वापर उद्योगाला मजबूत करणे, हे मेरीटाइम इंडिया व्हिजन-२०३० आणि मेरीटाइम अमृत काल व्हिजन-२०४७ चे उद्दीष्ट आहे. किनारी, अंतर्देशीय आणि जागतिक व्यापारासाठी जहाजांच्या निर्मितीला प्रोत्साहन देऊन, सरकार परदेशी जहाजांवरील अवलंबित्व कमी करण्याचा आणि सागरी वाहतूक, ऊर्जा सुरक्षा तसेच राष्ट्रीय संरक्षणात स्वावलंबन वाढविण्याचा विचार करीत आहे. भारतात जहाज बांधणी, जहाज दुरुस्ती आणि जहाज पुनर्वापर क्षमतेच्या विस्तारामुळे परकीय चलनाचा ओघ (फॉरेक्स) कमी होऊन परकीय साठ्यालाही चालना मिळेल. संशोधन आणि विकास आणि नाविन्यपूर्णतेद्वारे जागतिक मानकांनुसार क्षमता विकसित करून, तसेच जहाज बांधणी उपकरणे आणि यंत्रसामग्रीमधील स्वदेशी सामग्री वाढवून, हे क्षेत्र

---

[5] *MIV-2030, पृ.क्र. 158*

[6] *MIV-2030, पृ.क्र. 158*

[7] *UNCTAD अहवाल- जहाज तोडणी*

[8] *MAKV-2047 पृ.क्र. 216*

सरकारच्या MSME प्रणित मेक-इन-इंडिया प्रोत्साहनाचा एक महत्त्वपूर्ण घटक बनू शकते आणि मोठ्या प्रमाणात रोजगार निर्माण करणारे म्हणून कार्य करू शकते.

सरकारने या क्षेत्रासाठी आपली उद्दिष्टे निश्चित केली आहेत- MIV-२०३० अंतर्गत जहाज बांधणीमध्ये जागतिक स्तरावर पहिल्या १० मध्ये आणि MAKV-२०४७ अंतर्गत पहिल्या ५ मध्ये असणे.

	जहाज बांधणी	जहाज दुरुस्ती	जहाज पुनर्वापर
सद्य:स्थिती	• ग्रॉस टनेजनुसार २० वे स्थान • ४०,४५९ ग्रॉस टनेज	• >जागतिक स्तरावर २० वे स्थान	• जागतिक स्तरावर दुसरा क्रमांक
व्हिजन २०३०	• जागतिक स्तरावरील पहिल्या १० मध्ये • ५,००,००० ग्रॉस टनेज	• जागतिक स्तरावरील पहिल्या १० मध्ये	• जागतिक स्तरावर पहिला क्रमांक
व्हिजन २०४७	• जागतिक स्तरावरील पहिल्या ५ मध्ये • ४०,००,००० ग्रॉस टनेज	-	• जागतिक स्तरावर पहिला क्रमांक

स्रोत: UNCTAD अहवाल २०२३, MIV-२०३० आणि MAKV-२०४७

देशांतर्गत जहाज बांधणी, जहाज दुरुस्ती आणि जहाज पुनर्वापर क्षेत्रासमोरील आव्हाने

- **जहाजबांधणी :** भारतीय जहाजबांधणीतील सध्याच्या प्रमुख समस्यांपैकी एक म्हणजे परदेशी शिपयार्डच्या तुलनेत २० ते ३५ टक्के खर्चाचा तोटा[९]. चीन, दक्षिण कोरिया आणि जपानसारख्या आघाडीच्या जहाजबांधणी देशांच्या तुलनेत भारताला होणारा खर्चाचा तोटा प्रामुख्याने कमी श्रम उत्पादकता, साहित्याचा खर्च, पूरक

[9] *MAKV- 2047 पृ.क्र.208*

उद्योगांची अनुपलब्धता, दीर्घ व्यापार चक्र यामुळे उच्च खेळत्या भांडवलाची आवश्यकता आणि उच्च वित्त खर्च यामुळे होतो.

- **जहाज दुरुस्ती:** भारतीय जहाज दुरुस्ती बाजारपेठेतील क्षमतेचा वापर न होण्यामागे, व्यापाराच्या प्रमुख मार्गांवर असलेले प्रतिस्पर्धी आंतरराष्ट्रीय शिपयार्ड आणि जहाजांच्या दुरुस्तीमध्ये भारतीय यार्डच्या क्षमतेतील तफावत हे कारण दिले जाऊ शकते. इतर कारणांमध्ये कमी श्रम उत्पादकता, वित्तपुरवठ्याचा उच्च खर्च, भारतात जहाजांच्या सुट्या भागांच्या पुरवठ्याचा अभाव आणि तंत्रज्ञानाशी संबंधित समस्यांमुळे जहाज दुरुस्ती अंमलबजावणीचा कालावधी वाढणे यांचा समावेश आहे.
- **शिप रिसायकलिंग:** जहाज पुनर्वापर उद्योगाला आंतरराष्ट्रीय आरोग्य, सुरक्षा आणि पर्यावरण (Health, Safety and Environment) नियमांचे पालन करण्यासाठी मोठ्या प्रमाणात कायदेशीर आणि प्रशासकीय खर्चासह अनेक आव्हानांचा सामना करावा लागतो. याव्यतिरिक्त, ब्युरो ऑफ इंडियन स्टँडर्डस् (बीआयएस) यांनी पुनर्वापर केलेल्या स्टीलला मान्यता न दिल्याने, त्याच्या पुनर्वापरासमोर महत्त्वपूर्ण आव्हाने आहेत. शिवाय, उद्योगावर मोठ्या प्रमाणात करांचा बोजा देखील आहे, ज्यामुळे त्याच्या एकूण नफ्यावर आणि स्पर्धात्मकतेवर परिणाम होऊ शकतो.

३.२ या क्षेत्राला चालना देण्यासाठी सरकारचे उपक्रम

देशांतर्गत जहाज बांधणी, जहाज दुरुस्ती आणि जहाज पुनर्वापरास प्रोत्साहन देण्यासाठी आणि परदेशी शिपयार्डच्या तुलनेत समान संधी प्रदान करण्यासाठी भारत सरकारने खालील उपक्रम हाती घेतले आहेत[१०]:

प्रमुख उपक्रम/धोरणे	शेरा
सागरी विकास निधी (MDF) (Maritime Development Fund)	केंद्रीय अर्थसंकल्प २०२५ मध्ये, समभाग (equity) किंवा कर्ज सुरक्षा (debt securities) याव्दारे कमी खर्चाची आणि दीर्घकालीन आर्थिक मदत देऊन, या क्षेत्राला आधार देण्यासाठी सागरी विकास निधी (एमडीएफ) स्थापन करण्याचा प्रस्ताव आहे. यामध्ये सुरुवातीचा निधी २५,००० कोटी रुपये आहे.

[10] *PIB - सागरी आणि जहाज बांधणी क्षेत्रासाठी अर्थसंकल्पाची घोषणा*

प्रमुख उपक्रम/धोरणे	शेरा
जहाज बांधणी आर्थिक सहाय्य धोरण १.० (Ship Building Financial Assistance Policy १.०)	१ एप्रिल २०१६ ते ३१ मार्च २०२६ दरम्यान स्वाक्षरी केलेल्या जहाज बांधणी करारांसाठी भारतीय शिपयार्डला आर्थिक सहाय्य देण्यात येते, ज्यामध्ये आर्थिक मदतीचा दर २०१६ मध्ये २०% पासून सुरू होतो आणि २०२६ मध्ये १४% पर्यंत कमी होतो. • मिथेनॉल / अमोनिया / हायड्रोजन इंधन पेशी सारख्या हरित इंधनाद्वारे मुख्य प्रणोदन (propulsion) साध्य केलेल्या जहाजांसाठी ३०% मदत • प्रणोदनाची विद्युत साधने असलेल्या जहाजांना किंवा हायब्रीड प्रणोदन प्रणाली बसवलेल्या जहाजांना २०% मदत केंद्रीय अर्थसंकल्प २०२५ मध्ये SBFAP २.० च्या स्वरूपात जहाजबांधणी आर्थिक सहाय्य धोरण (SBFAP) आणखी १० वर्षांसाठी २०३६ पर्यंत वाढविण्यात आले आहे.
प्रथम नकाराचा अधिकार (Right of First Refusal)	हे धोरण निविदा आणि चार्टर मध्ये भारतीय बनावटीच्या आणि भारतीय ध्वज असलेल्या जहाजांना प्राधान्य देते, ज्यामुळे परदेशी कंपन्यांपेक्षा देशांतर्गत शिपबिल्डर्स आणि शिपिंग कंपन्यांना स्पर्धात्मक आघाडी मिळेल.
शिपयार्डसाठी पायाभूत सुविधांचा दर्जा	भारतीय शिपयार्डला पायाभूत सुविधांचा दर्जा दिल्यास त्यांना स्वस्त दीर्घकालीन कर्ज मिळू शकतील, खर्च कमी होईल तसेच त्यांचा विस्तार आणि इतर फायदे मिळणे सुलभ होईल.
मोठ्या जहाजांना पायाभूत सुविधांचा दर्जा	केंद्रीय अर्थसंकल्प २०२५ मध्ये पायाभूत सुविधांच्या प्रमुख यादीमध्ये विशिष्ट आकाराच्या मोठ्या जहाजांचा समावेश करण्याबाबत विचार करण्याचा प्रस्ताव ठेवण्यात आला होता.
बेसिक कस्टम ड्युटी Basic Customs Duty (BCD)	जहाजबांधणीसाठी कच्चा माल, घटक, उपभोग्य वस्तूंवरील बेसिक कस्टम्स ड्युटीवर सन २०३५ पर्यंत १० वर्षांसाठी सूट

प्रमुख उपक्रम/धोरणे	शेरा
भारतीय शिपिंग कंपन्यांना अनुदान	भारतीय शिपिंग कंपन्यांना जागतिक निविदांमध्ये सहभागी होण्यासाठी सरकारने २०२१ पासून पाच वर्षांसाठी १,६२४ कोटी रुपयांचे अनुदान मंजूर केले आहे. दि. ८.१०.२०२४ पर्यंत २१३ कोटी ५४ लाख रुपये वितरित करण्यात आले आहेत[११].
शिपब्रेकिंग क्रेडिट नोट	केंद्रीय अर्थसंकल्प २०२५ मध्ये, जहाज स्क्रॅपिंगला प्रोत्साहन देण्यासाठी आणि चक्राकार अर्थव्यवस्थेला प्रोत्साहन देण्यासाठी, सरकारने जहाजाच्या भंगार मूल्याच्या ४०% क्रेडिट नोट जारी करण्याचा प्रस्ताव ठेवला आहे, ज्याची प्रतिपूर्ती भारतात नवीन जहाजे खरेदी करण्यासाठी केली जाऊ शकते.

[11] *PIB दि. १७.१२.२०२४*

३.३ महाराष्ट्रातील जहाजबांधणी, जहाज दुरुस्ती आणि पुनर्वापर यासाठी क्षमता

महत्त्वपूर्ण स्थान तसेच बंदरे आणि संबंधित सागरी पायाभूत सुविधा असलेला ७२० किमी लांबीची किनारपट्टी

देशातील सर्वात मोठा जीडीपी योगदान (१३.५%); देशात सर्वाधिक परदेशी थेट गुंतवणूकीचा ओघ

उत्पादन तसेच संशोधन व विकास यांची पार्श्वभूमी असलेल्या कुशल मनुष्यबळाची उपलब्धता

०२ मेजर पोर्ट आणि १५ नॉन-मेजर पोर्ट असलेली उत्कृष्ट सागरी पायाभूत सुविधा. महाराष्ट्र राज्य देशाच्या सागरी व्यापाराच्या अंदाजे १५% हाताळते. देशातील १३ वे वाढवण मेजर पोर्ट हे महाराष्ट्रात पालघर जिल्ह्यात निर्माणाधीन आहे.

औद्योगिक कॉरिडॉर आणि क्लस्टरसह मोठे उत्पादन केंद्र; पूरक उद्योगांची उपस्थिती (पोलाद, अवजड यंत्रसामग्री, सुटे भाग, उपकरणे)

सहाय्यकारी सरकारी धोरणे आणि उद्योगाच्या भरभराटीसाठी अनुकूल वातावरण

मजबूत जोडणी पायाभूत सुविधा – एक सुविकसित रस्त्यांचे जाळे (भारताच्या राष्ट्रीय महामार्ग जाळ्याच्या १५%), रेल्वेचे जाळे (देशाच्या रेल्वे जाळ्याच्या ८.५%), विमानतळ (प्रवासी वाहतुकीच्या १५%), पश्चिम समर्पित फ्रेट कॉरिडॉरची उपस्थिती

सागरी क्षेत्रात राज्य महत्त्वाची भूमिका बजावणार

आर्थिक वर्ष २०२८ पर्यंत ५ ट्रिलियन डॉलरचा जीडीपी गाठण्याचा भारताचा प्रयत्न असताना, महाराष्ट्र सागरी क्षेत्रात महत्त्वाची भूमिका बजावण्यास सज्ज झाला आहे. ७२० किमी लांबीचा विस्तृत समुद्रकिनारा, भक्कम औद्योगिक आणि सागरी पाया आणि उद्योगासाठी प्रशिक्षित केले जाऊ शकणारे पात्र मनुष्यबळ ह्या बाबी राज्याला हे परिवर्तन घडवून आणण्यासाठी सक्षम करतात. अशा परिस्थितीत महाराष्ट्राला विशिष्ट जहाज बांधणी, जहाज दुरुस्ती आणि जहाज पुनर्वापर धोरणाची आवश्यकता आहे, जे राज्याला सागरी पायाभूत सुविधांमध्ये अग्रेसर म्हणून स्थापित करेल आणि देशात शाश्वत आणि प्रगत जहाज बांधणी पद्धतींमध्ये योगदान देण्यास सक्षम करेल.

४.धोरणाचा कालावधी आणि उपयुक्तता

४.१ धोरणाचा कालावधी

हे धोरण त्याच्या अधिसूचनेच्या तारखेपासून अंमलात येईल आणि नवीन किंवा सुधारित धोरण अधिसूचित होईपर्यंत लागू राहील. अंमलबजावणी दरम्यान धोरणात सुधारणा केली जाऊ शकते; तथापि, अशा सर्व सुधारणा भविष्यात (prospectively) लागू केल्या जातील आणि धोरणांतर्गत आधीच देण्यात आलेल्या कोणत्याही लाभ किंवा सवलतीत कपात केली जाणार नाही.

४.२ उपयुक्तता (Applicability)

प्रस्तावित धोरण हे महाराष्ट्र राज्यात जहाज बांधणी, जहाज दुरुस्ती आणि जहाज पुनर्वापर सुविधांच्या विकासासाठी लागू होईल. जहाजबांधणी, जहाज दुरुस्ती आणि जहाज पुनर्वापराच्या संदर्भात विद्यमान धोरणे आणि मार्गदर्शक तत्त्वांऐवजी प्रस्तुतचे धोरण लागू होईल. या धोरणात विशेषतः परिभाषित किंवा समाविष्ट न केलेले कोणतेही विधान अथवा वैशिष्ट्य यांना राज्य सरकार किंवा महाराष्ट्र सागरी मंडळाच्या संबंधित विद्यमान धोरणे आणि मार्गदर्शक तत्त्वे यामधील समान अर्थ किंवा व्याख्या असेल.

५.धोरणात्मक चौकट

५.१ दृष्टी (Vision)

किनारपट्टीवरील फायदे आणि धोरणात्मक स्थानाचा वापर करून, महाराष्ट्राला एक प्रमुख जहाजबांधणी, जहाज दुरुस्ती आणि जहाज पुनर्वापर केंद्र आणि समृध्द हरित व शाश्वत सागरी अर्थव्यवस्था चालविण्यासाठी संशोधन आणि विकासाद्वारे अत्याधुनिक पायाभूत सुविधा, नाविन्यपूर्ण तंत्रज्ञान, कुशल मनुष्यबळ आणि उद्योग कौशल्यास प्रोत्साहन देणे.

५.२. उद्दीष्टे (Mission)

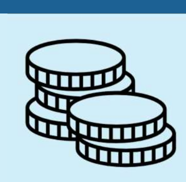
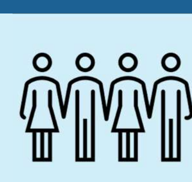
या धोरणाद्वारे, खालील उद्दिष्टे साध्य करून, महाराष्ट्रात जहाजबांधणी, दुरुस्ती आणि पुनर्वापरासाठी अनुकूल परिसंस्था निर्माण करण्याचे उद्दिष्ट ठेवण्यात आले आहे:

- MIV-२०३० आणि MAKV-२०४७ मध्ये नमूद केलेल्या भारताच्या जहाज बांधणी, जहाज दुरुस्ती आणि जहाज पुनर्वापर लक्ष्यांपैकी कमीतकमी १/३ वाटा उचलणे.
- परदेशी शिपयार्डच्या तुलनेत भारतीय शिपयार्डच्या खर्चातील तोटा दूर करणे.
- या क्षेत्रातील कौशल्य आणि उत्पादकता यावर भर देणारे कुशल मनुष्यबळ तयार करणे.
- प्रकल्प अंमलबजावणी चक्र लक्षणीयरित्या कमी करुन तांत्रिकदृष्ट्या प्रगत क्षेत्राला प्रोत्साहन देणे.
- संशोधन आणि विकास (R & D) मध्ये महत्त्वपूर्ण गुंतवणूक आणि सहकार्याद्वारे नाविन्यपूर्णतेस चालना देणे.
- शाश्वत आणि सर्वसमावेशक जहाज बांधणी, जहाज दुरुस्ती आणि जहाज पुनर्वापर क्षेत्राला चालना देणे, जे राज्याच्या अर्थव्यवस्थेत महत्त्वपूर्ण योगदान देते, रोजगाराच्या पुरेशा संधी निर्माण करते, किनारपट्टीवरील समुदायांसह सर्व भागधारकांना लाभ देते आणि पर्यावरणीय जबाबदार पद्धतींना प्रोत्साहन देते.

५.३. प्रमुख लक्ष्ये (Key Targets):

महाराष्ट्रातील शिपयार्ड मध्ये प्रवासी जहाजे, बोटी, ऑफशोर पुरवठा जहाजे, पॅट्रोलिंग आणि तटरक्षक दलाच्या जहाजे, टग आणि बार्ज बांधणी करण्यात येते. मेरीटाईम इंडिया व्हीजन-२०३० आणि मेरीटाईम अमृत काल व्हीजन-२०४७ यामध्ये ठरविण्यात आलेल्या उद्दीष्टांपैकी किमान १/३ वाटा उचलण्याचे उद्दीष्ट महाराष्ट्र पूर्ण करु इच्छितो.

वार्षिक लक्ष्ये	२०३०	२०४७
भारताचे जहाजबांधणी उत्पादनाचे लक्ष्य (मिलीयन ग्रॉस टनेज)	०.५	४.०
महाराष्ट्राचे जहाजबांधणी उत्पादनाचे लक्ष्य (मिलीयन ग्रॉस टनेज)	०.१७	१.३५

गुंतवणुकीची क्षमता	रोजगाराची क्षमता
	
२०३०: ६,६०० कोटी रुपये +	२०३०: ४०,००० +
२०४७: १८,००० कोटी रुपये +	२०४७: १,४०,००० +

६.शिपयार्ड आणि जहाज पुनर्वापर सुविधा यांच्या विकासासाठी नियोजन

जहाजबांधणी, जहाज दुरुस्ती आणि जहाज पुनर्वापर उद्योगात कार्यक्षमता आणि समन्वय वाढवण्यासाठी, तसेच विद्यमान आणि भविष्यातील पायाभूत सुविधांचा फायदा घेण्यासाठी, राज्यातील या क्षेत्रातील वाढ आणि प्रगतीला चालना देण्यासाठी एक व्यापक विकास धोरण आवश्यक आहे. हे धोरण खालील स्तंभांवर आधारित असेल:

१ विकास मॉडेल	२ जहाज बांधणी, जहाज दुरुस्ती आणि जहाज पुनर्वापरासाठी प्रोत्साहन	३ सर्व आवश्यक परवानग्या / मंजुरी मिळविण्यासाठी नियामक प्राधिकरणांशी समन्वय साधणे
४ सक्षम पायाभूत सुविधांची तरतूद- जोडणी(रेल्वे/ रस्ते), सुविधा (पाणी, वीज इ.)	५ कौशल्य विकासाला चालना	६ संशोधन आणि विकासाला चालना

७.विकास मॉडेल

महाराष्ट्राच्या किनारपट्टीवरील शिपयार्डचा विकास खालील विकास मॉडेलवर आधारित असेल-

1 सागरी शिपयार्ड समूह (Marine Shipyard Cluster)	2 विद्यमान किंवा नव्याने येणा-या आगामी बंदरांमध्ये शिपयार्ड आणि जहाज पुनर्वापर सुविधांची निर्मिती	3 एकल शिपयार्ड आणि जहाज पुनर्वापर सुविधांचा विकास (Stand-Alone Shipyards and Ship Recycling Yards)

७.१. सागरी शिपयार्ड समूह (Marine Shipyard Cluster)

सागरी शिपयार्ड समूहात क्लस्टर-आधारित दृष्टिकोनातून जहाज बांधणी, जहाज दुरुस्ती आणि जहाज पुनर्वापर युनिट्स, अनुषंगिक उद्योग, कौशल्य सुविधा, शिपयार्ड पूरक सुविधा आणि सामाजिक पायाभूत सुविधा सक्षम करणे समाविष्ट आहे. यामुळे लॉजिस्टिक्स खर्च कमी होईल, कच्चा माल, उपकरणे आणि घटक सहज उपलब्ध होतील, सर्व संबंधित कौशल्यांमध्ये प्रशिक्षित मनुष्यबळाची उपलब्धता, संशोधन सुविधा आणि सामायिक पायाभूत सुविधा उपलब्ध होतील. क्लस्टर-आधारित दृष्टिकोन उद्योगासाठी खर्च कमी करतो आणि प्रकल्प अंमलबजावणी चक्र कमी करतो.

७.१.१ सागरी शिपयार्ड समूहाचे (MSC) घटक

१. **शिपयार्ड:** आधुनिक शिपयार्ड वेगवेगळ्या आकाराची जहाजे तयार करू शकतात आणि / किंवा दुरुस्ती करु शकतात- प्रवासी, ऑफशोअर पुरवठा जहाजे, किनारी जहाजांपासून ते मोठ्या समुद्रात जाणारी जहाजे. शिपयार्डकडे आवश्यक पायाभूत सुविधा असतील जसे की:

सागरी बाजूच्या पायाभूत सुविधा

सुकी गोदी (Dry Dock), स्लीपवे, शिप लिफ्ट, तरंगती सुकी गोदी (Floating Dry Dock)

जमिनीकडील बाजूच्या पायाभूत सुविधा

फॅब्रिकेशन कार्यशाळा, गोदामे, ब्लास्टिंग आणि पेंटिंग चेंबर्स, पाईप फॅब्रिकेशन कार्यशाळा, एकात्मता सुविधा, फिनिशिंग विभाग

इतर पायाभूत सुविधा

उपकरणे, क्रेन्स, नियोजन आणि उत्पादन नियंत्रण कार्यालये, डिझायनिंग क्षेत्र आणि इतर कोणत्याही आवश्यक सुविधा

२. **जहाज पुनर्वापर सुविधा**

३. **पूरक उद्योग** (Ancillary Industries) : जहाज बांधणी, जहाज दुरुस्तीसह दुरुस्ती कार्यशाळा आणि शिपयार्डशी संबंधित सेवा पुरवठादारांसाठी आवश्यक घटकांचा पुरवठा करणारे उद्योग क्लस्टरमध्ये स्थापन करण्यास प्रोत्साहित केले जातील. पूरक उद्योगांमध्ये पुढील बाबी समाविष्ट केल्या जातील -

- नौकानयन उपकरणे: होकायंत्र, जीपीएस, रडार, सोनार आणि नकाशे
- दळणवळण उपकरणे: रेडिओ, उपग्रह फोन आणि टेलिग्राफ
- प्रणोदन आणि स्टीअरिंग उपकरणे: इंजिन, प्रोपेलर आणि रुडर
- सुरक्षा उपकरणे : लाईफ राफ्ट आणि जॅकेट, अग्निशामक यंत्रे आणि धूर शोधक (smoke detector)
- डेक मशीनरी: क्रेन, विंच आणि अँकर विंडलासेस
- विद्युत उपकरणे: जनरेटर, ट्रान्सफॉर्मर, स्विचबोर्ड आणि बॅटरी
- इलेक्ट्रॉनिक प्रणाली
- पर्यावरण नियंत्रण उपकरणे: वातानुकूलन, रेफ्रिजरेशन आणि सांडपाणी प्रक्रिया
- अग्निशामक उपकरणे: अलार्म, पंप आणि नळी
- लोडिंग आणि अनलोडिंग उपकरणे: डेरिक्स आणि कार्गो गिअर
- वैद्यकीय उपकरणे: प्रथमोपचार किट, डिफिब्रिलेटर आणि ऑक्सिजन टाक्या
- जहाजाच्या कार्यचालनासाठी प्रणाली किंवा उपकरणे, निवास, वीज निर्मिती, इंजिन ऑपरेशनसाठी सहाय्यक प्रणाली (auxiliary systems) आणि उपकरणे
- जहाज दुरुस्ती आणि देखभाल सेवा प्रदाता
- दुरुस्ती सेवा (Overhauling services)
- इतर कोणत्याही आवश्यक सुविधा

४. **कौशल्य सुविधा:** सर्व संबंधित कौशल्य आवश्यकतांसाठी कौशल्य विकास केंद्रे. ही केंद्रे वाटप केलेल्या भूखंडांमध्ये महाराष्ट्र सागरी मंडळ किंवा इतर सरकारी संस्थांद्वारे किंवा खाजगी इच्छुक संस्थांद्वारे स्थापित केली जाऊ शकतात.

५. **शिपयार्ड सहाय्यकारी सुविधा:** अभियांत्रिकी आणि संशोधन आणि विकास केंद्रे, चाचणी सुविधा, स्टार्टअप इन्क्युबेशन सेंटर आणि एकात्मिक लॉजिस्टिक्स हब

६. **सामाजिक पायाभूत सुविधा :** कामगार आणि त्यांच्या कुटुंबियांना आधार देण्यासाठी गृहनिर्माण, आरोग्यसेवा, शिक्षण आणि इतर आवश्यक सामाजिक पायाभूत सुविधा क्लस्टरमध्ये समाविष्ट केल्या जातील. त्यासाठी जागा राखीव ठेवण्यात येईल व त्याचे वाटप करण्यात येईल.

७.१.२ स्थान धोरण

देशांतर्गत आणि आंतरराष्ट्रीय बाजारपेठांना सहज प्रवेश मिळावा यासाठी हे क्लस्टर प्रमुख बंदरांपासून किंवा किनारपट्टीवरील मोक्याच्या ठिकाणांपासून ३० कि.मी. पर्यंतच्या परिघात असतील. महाराष्ट्र सागरी मंडळ अशा सुयोग्य ठिकाणांचा शोध घेईल. सागरी शिपयार्ड समूहांच्या विकासासाठी सध्या निश्चित केलेली संभाव्य ठिकाणे खालीलप्रमाणे आहेत.

प्रस्तावित MSC स्थान	खाडी / नदी	भराव करावयाची ITZ जमीन (एकर)	संपादित करण्यात येणारी जमीन (एकर)	एकूण विकासयोग्य जमीन (एकर)	वॉटरफ्रंट (मी)	भरतीच्या श्रेणीसह उपलब्ध खोली	ड्रेजिंगसह प्रस्तावित खोली
दिघी	राजापुरी खाडी	१८००	७५०	२५५०	३०००	९ मी	१४ मी.
जयगड	जयगड खाडी	६६०	६७७	१३३७	१६००	९ मी	१४ मी.
दाभोळ	वाशिष्ठी नदी	१३१	८००	९३१	१०००	८.५ मी.	१४ मी.
नांदगाव	खुला समुद्र	२२५	२४४४	२६६९	१०००	६.० मीटर (किनाऱ्यापासून १.० किमी अंतरावर)	१४ मी.

विजयदुर्ग	खुला समुद्र	३५९	१०१२	१३७१	१०००	८.५ मी. (किनाऱ्यापासून ०.५ कि.मी. अंतरावर)	१४ मी.
बाणकोट	सावित्री नदी	३७०	४८६	८५६	५००	११ मी.	१४ मी.

तपशील **परिशिष्ट-१** मध्ये दिला आहे

७.१.३ विकास यंत्रणा (Development Mechanism)

- भूसंपादन आणि जमिनीच्या विकासासह MSC च्या डिझाइन आणि विकासाची जबाबदारी महाराष्ट्र सागरी मंडळाची असेल.
- महाराष्ट्र सागरी मंडळ MSC साठी लेआउट प्लॅन तयार करेल आणि विकासासाठी व्यापक चौकट प्रदान करेल.
- महाराष्ट्र सागरी मंडळ अभ्यास / सर्वेक्षण करेल, परवानग्या घेईल, सामायिक पायाभूत सुविधा आणि सोयी विकसित करेल, जोडणी पायाभूत सुविधा प्रदान करेल आणि ड्रेजिंगसह पाणी आणि वीज पुरवठा सुनिश्चित करेल.
- महाराष्ट्र सागरी मंडळ प्लग अँड प्ले मॉडेलमध्ये विकासासाठी जमीन आणि परवानग्या प्रदान करेल.
- MSC मधील शिपयार्ड, जहाज पुनर्वापर सुविधा आणि पूरक उद्योगांच्या विकासासाठी पारदर्शक निविदा प्रक्रियेद्वारे जमीन दिली जाईल. सदरची निविदा प्रक्रिया ही महसूल वाटणी किंवा आगाऊ प्रीमियम भरणे किंवा महाराष्ट्र सागरी मंडळ ठरवेल अशा इतर कोणत्याही पॅरामीटरवर आधारित असेल. महाराष्ट्र सागरी मंडळ सरकारी एजन्सी किंवा सार्वजनिक क्षेत्रातील युनिट्सना नामनिर्देशन तत्त्वावर शिपयार्ड देखील देऊ शकते.

७.२. विद्यमान किंवा नव्याने येणा-या आगामी बंदरांमध्ये शिपयार्ड आणि जहाज पुनर्वापर सुविधा

विद्यमान किंवा नव्याने येणा-या आगामी बंदरांची कार्यक्षमता वाढण्यास मदत व्हावी तसेच अस्तित्त्वातील पायाभूत सुविधांचा पुरेपूर वापर व्हावा याकरिता अशा बंदरांना शिपयार्ड आणि जहाज पुनर्वापर सुविधा निर्माण करण्यासाठी

प्रोत्साहन देण्यात येईल. विद्यमान किंवा नव्याने येणाऱ्या आगामी बंदरांमध्ये स्वतंत्रपणे किंवा जहाज बांधणी कंपन्यांशी भागीदारीत जहाजबांधणी, जहाज दुरुस्ती आणि जहाज पुनर्वापर सुविधा विकसित करण्याची लवचिकता असेल.

७.२.१ स्थान धोरण

महाराष्ट्रातील विद्यमान किंवा नव्याने येणाऱ्या आगामी बंदरांना जहाज बांधणी, जहाज दुरुस्ती आणि जहाज पुनर्वापर सुविधा विकसित करण्यासाठी प्रोत्साहित करेल.

७.२.२ विकास यंत्रणा (Development Mechanism)

- विद्यमान किंवा नव्याने येणा-या आगामी बंदरांचे विकासक किंवा ऑपरेटर हे महाराष्ट्र सागरी मंडळाच्या पूर्वपरवानगीने त्यांना देण्यात आलेल्या क्षेत्रात जहाज बांधणी, जहाज दुरुस्ती आणि जहाज पुनर्वापर सुविधा विकसित करतील.
- विकासक किंवा ऑपरेटरला महाराष्ट्र सागरी मंडळाकडे सविस्तर प्रकल्प अहवाल (डीपीआर) सादर करावा लागेल. महाराष्ट्र सागरी मंडळाने डीपीआरला मंजूरी दिल्यानंतर, विकासक किंवा ऑपरेटरला निर्धारित कालावधीत जहाज बांधणी, जहाज दुरुस्ती आणि / किंवा जहाज पुनर्वापर सुविधा विकसित करावे लागेल.

७.३. एकल जहाज बांधणी, जहाज दुरुस्ती आणि जहाज पुनर्वापर सुविधा विकास (Standalone Shipyard and Ship Recycling Yard Development)

महाराष्ट्राच्या किनारपट्टीवर सुयोग्य ठिकाणी जहाज बांधणी, जहाज दुरुस्ती आणि आणि जहाज पुनर्वापर सुविधांच्या स्थापनेस प्रोत्साहन देईल.

७.३.१ स्थान धोरण

महाराष्ट्र सागरी मंडळ शिपयार्ड आणि जहाज पुनर्वापर सुविधासाठी योग्य ठिकाणांचा शोध घेईल. खाजगी विकासक किंवा प्रकल्प प्रवर्तक देखील योग्य ठिकाणे सुचवू शकतात आणि एमएमबीकडे तांत्रिक-आर्थिक सुसाध्यता अहवाल (Techno-Economic Feasibility Study Report) सादर करू शकतात. एकल जहाज बांधणी, जहाज दुरुस्ती आणि

जहाज पुनर्वापर सुविधांसाठी किनारपट्टी आणि खाडीकिनारी विकासासाठी सध्या निश्चित केलेली संभाव्य ठिकाणे खालीलप्रमाणे आहेत:-

प्रस्तावित जागा	खाडी / नदी	भराव करावयाची ITZ जमीन (एकर)	संपादित करण्यात येणारी जमीन (एकर)	एकूण विकासयोग्य जमीन (एकर)	वॉटरफ्रंट (मी)	भरतीच्या श्रेणीसह उपलब्ध खोली
वैतरणा येथे रेल्वे पुलाच्या पूर्व व पश्चिमेला	वैतरणा नदी	४२	१८	६०	२५०	६ मी
मरंबळ पाडा जेट्टी, विरारच्या पूर्व व पश्चिमेला	वैतरणा नदी	४०	१९	५९	१०००	६ मी
रेती बंदर, विरार	वैतरणा नदी	५.५	३०.५	३६	१००	६ मी
भोनांग गाव	कुंडलिका नदी	७७	८०	१५७	२००	५ मी.
साळाव बंदराजवळील रेवदंडा	कुंडलिका नदी	३६	-	३६	७००	६ मी
मानकुळे गाव	अंबा नदी	३	२५	२८	३५	७ मी.
शहाबाज	अंबा नदी	१	१२	१३	१८०	६ मी
आडी-ठाकूर आगरदांडा	राजपुरी खाडी	२५	५५	८०	७७०	४.५ मी.
रोहिले गाव, जयगड	जयगड नदी	६.५	१५.५	२२	२००	८ मी
काताळे गाव, जयगड	जयगड नदी	४	-	४	१००	८ मी
विजयदुर्ग जेट्टी	वाघोटन नदी	४.५	१६.५	२१	५००	६ मी

तपशील **परिशिष्ट-२** मध्ये दिला आहे.

७.३.२ विकास यंत्रणा (Development Mechanism)

- महाराष्ट्र सागरी मंडळ पारदर्शक निविदा पध्दतीने खाजगी विकासकांना जमीन आणि वॉटरफ्रंट देईल.

- एखाद्या विकासकाने प्रकल्पासाठी ठिकाण शोधून त्याचा तांत्रिक-आर्थिक सुसाध्यता अहवालासह प्रस्ताव सादर केला असेल तर, महाराष्ट्र सागरी मंडळ स्विस चॅलेंज किंवा पारदर्शक निविदा पध्दतीने जमीन आणि वॉटरफ्रंट देण्याबाबत निर्णय घेईल.

- खासगी विकासकाची निवड झाल्यानंतर, संबंधित विकासकाला एमएमबी कडे सविस्तर प्रकल्प अहवाल (डीपीआर) सादर करावा लागेल. एमएमबीने डीपीआरला मंजूरी दिल्यानंतर, विकासकाला निर्धारित मुदतीत जहाज बांधणी आणि/किंवा जहाजदुरुस्ती आणि/किंवा जहाज पुनर्वापर सुविधा विकसित करावी लागेल.

- सरकारी एजन्सी किंवा सार्वजनिक क्षेत्रातील उपक्रम यांना एमएमबी नामनिर्देशन तत्त्वावर देखील जहाज बांधणी, जहाजदुरुस्ती आणि जहाज पुनर्वापर साठी मंजूरी देऊ शकते.

८. जहाज बांधणी, जहाज दुरुस्ती आणि जहाज पुनर्वापरासाठी प्रोत्साहन

अ.क्र.	शीर्षक	तपशील
जहाज बांधणी, जहाजदुरुस्ती आणि जहाज पुनर्वापर विकासासाठी प्रोत्साहन		
एक.	भांडवली अनुदान	• प्रकल्प किंमतीच्या १५% भांडवली अनुदान • विकासकाने बँक हमी सादर केल्यानंतर, बांधकाम कालावधी दरम्यान ४ समान हप्त्यांमध्ये (मंजूर डीपीआर प्रमाणे प्रकल्पाचे प्रत्येक २५% काम पूर्ण झाल्यानंतर) भांडवली अनुदान दिले जाईल. • चौथा आणि शेवटचा हप्ता हा प्रकल्पाचे व्यावसायिक कार्यचालन सुरु झाल्यानंतर प्रदान करण्यात येईल.

अ.क्र.	शीर्षक	तपशील
कौशल्य विकासासाठी प्रोत्साहन		
एक.	कौशल्य विकासासाठी प्रोत्साहन	• जहाज बांधणी किंवा जहाजदुरुस्ती किंवा जहाज पुनर्वापर सुविधांचे विकासकांना किंवा इतर कोणत्याही खाजगी इच्छुक संस्था यांना कौशल्य सुविधा उभारण्यासाठी प्रकल्प खर्चाच्या ६०% किंवा रु. ५ कोटी यापैकी जे कमी असेल, इतके भांडवली सहाय्य देण्यात येईल. • जहाज बांधणी किंवा जहाजदुरुस्ती किंवा जहाज पुनर्वापर सुविधा यांच्याव्दारे कर्मचा-यांच्या कौशल्य विकास किंवा कौशल्यवाढ किंवा कौशल्याची उजळणी करणे यावर खर्च केलेल्या रकमेवर ५०% किंवा १ कोटी रुपये, यापैकी जे कमी असेल इतके वार्षिक सहाय्य देण्यात येईल.
जहाज बांधणी, जहाज दुरुस्ती आणि जहाज पुनर्वापर संशोधन आणि विकास सुविधांसाठी प्रोत्साहन		
एक.	जहाज बांधणी, जहाज दुरुस्ती आणि जहाज पुनर्वापर संशोधन आणि विकास सुविधांसाठी प्रोत्साहन	जहाज बांधणी किंवा जहाजदुरुस्ती किंवा जहाज पुनर्वापर सुविधा विकासक किंवा इतर कोणत्याही खाजगी इच्छुक संस्था यांना जहाज बांधणी, जहाज दुरुस्ती आणि जहाज पुनर्वापर यामधील संशोधन आणि विकास सुविधा स्थापित करण्यासाठी सुविधा खर्चाच्या ६०% किंवा ५ कोटी रुपये, यापैकी जे कमी असेल तितके भांडवली अर्थसहाय्य देण्यात येईल.

टीप: प्रस्तुतच्या धोरणातील प्रोत्साहनांचा लाभ घेण्यासाठी त्याबाबतची सविस्तर कार्यपध्दती विषद करणारी मार्गदर्शक तत्त्वे स्वतंत्रपणे निर्गमित करण्यात येतील. महाराष्ट्र सरकारच्या इतर कोणत्याही विद्यमान धोरणांनुसार किंवा मार्गदर्शक तत्त्वांनुसार इतर कोणतेही प्रोत्साहन जहाज बांधणी, जहाज दुरुस्ती आणि जहाज पुनर्वापर सुविधांसाठी लागू होणार नाही.

९.मंजूरी आणि परवानग्या सुलभ करणे

जहाज बांधणी, जहाज दुरुस्ती आणि जहाज पुनर्वापर सुविधा विकासकांना सर्व आवश्यक मंजूरी आणि परवाने प्राप्त करण्याकरिता सहाय्य करण्यासाठी महाराष्ट्र सागरी मंडळ विविध नियामक प्राधिकरणे आणि मंजूरी एजन्सींशी समन्वय साधेल.

१०. सक्षम पायाभूत सुविधांची तरतूद

प्रकल्पस्थळापर्यंत आवश्यक त्या सर्व पायाभूत सुविधा उपलब्ध करून देण्यासाठी राज्य सरकार प्रयत्नशील राहील-

- जोडणी - जवळच्या जिल्हा मार्ग किंवा राज्य महामार्ग किंवा राष्ट्रीय महामार्गाशी रस्ता जोडणी आणि जवळच्या रेल्वे मार्गाशी रेल्वे जोडणी. रेल्वे जोडणी संदर्भात राज्य सरकार केंद्र सरकारकडे पाठपुरावा करेल.
- सुविधा - पाणीपुरवठा, वीज आणि इतर आवश्यक सुविधा.

११. कौशल्य विकासाला चालना

जहाज बांधणी, जहाज दुरुस्ती आणि जहाज पुनर्वापरासाठी नौदल स्थापत्य, जहाज डिझाइन, सागरी, यांत्रिकी आणि विद्युत अभियांत्रिकी, उत्पादन व्यवस्थापन आणि माहिती तंत्रज्ञान अशा विविध शाखांमध्ये कुशल मनुष्यबळाची आवश्यकता असते. पदवीधारक, पदविकाधारक आणि तंत्रज्ञ अशा तीन स्तरांत मनुष्यबळाची आवश्यकता असते. सध्या जहाज बांधणी, जहाज दुरुस्ती आणि जहाज पुनर्वापर उपक्रमांमध्ये झालेली वाढ आणि भविष्यातील वाढीचा दृष्टीकोन पाहता, अशा कुशल मनुष्यबळाची कमतरता आहे.

हे धोरण औद्योगिक प्रशिक्षण संस्था (आयटीआय), पॉलिटेक्निक, अभियांत्रिकी महाविद्यालये, सागरी विद्यापीठे आणि इतर नामांकित राष्ट्रीय आणि आंतरराष्ट्रीय संस्थांशी करार करून कौशल्य विकास केंद्रांची स्थापना आणि विद्यमान कौशल्य संस्थांना बळकट करण्यास प्रोत्साहन देईल.

ओळखले गेलेले काही प्रमुख व्यवसाय खालीलप्रमाणे आहेत:

- वेल्डर (आर्क, एमआयजी, टीआयजी, बुडालेले आर्क),
- स्ट्रक्चरल फिटर
- प्लेट आणि पाईप फॅब्रिकेटर्स
- पाईप फिटर्स
- शीट मेटल कामगार
- सुतारकाम आणि अंतर्गत सजावट कामगार
- गुणवत्ता नियंत्रण निरीक्षक
- अग्निशमन आणि सुरक्षा तंत्रज्ञ
- इन्स्ट्रुमेंटेशन तंत्रज्ञ
- सागरी चित्रकार
- सागरी यांत्रिकी
- इंजिन फिटर
- प्रणोदन प्रणाली तंत्रज्ञ
- हायड्रोलिक आणि वायवीय तंत्रज्ञ
- इलेक्ट्रिशियन आणि केबल जॉइंटर
- सँडब्लास्टर्स/ग्रिट ब्लास्टर्स
- सागरी इन्सुलेटर (थर्मल आणि ध्वनिक)
- क्रेन ऑपरेटर
- सागरी प्लंबर आणि
- एचव्हीएसी तंत्रज्ञ

उद्योगाशी सहकार्य: जहाज बांधणी, जहाज दुरुस्ती आणि जहाज पुनर्वापर सुविधा क्षेत्रातील कंपन्यांना शैक्षणिक संस्थांच्या मदतीने प्रत्यक्ष आणि ऑन-द-जॉब प्रशिक्षण देणारे इंटर्नशीप आणि ॲप्रेंटिसशिप कार्यक्रम राबविण्याकरिता प्रोत्साहन देण्यात येईल.

कौशल्य उपक्रम: सागरी, जहाज बांधणी, जहाज दुरुस्ती आणि जहाज पुनर्वापर क्षेत्रांसाठी मनुष्यबळ तयार करण्यासाठी, उद्योग-संलग्न प्रशिक्षणास प्रोत्साहन देण्यासाठी आणि रोजगाराच्या संधी निर्माण करण्यासाठी महाराष्ट्र सागरी मंडळ केंद्र आणि राज्य कौशल्य विकास उपक्रमांचा फायदा घेईल. सरकारी कौशल्य विकास उपक्रमांमध्ये खालील बाबींचा समावेश आहे:

- प्रधानमंत्री कौशल्य विकास योजना २.० (पीएमकेव्हीवाय) - प्रमाणपत्रासह उद्योगाशी संबंधित कौशल्य प्रशिक्षण प्रदान करते
- प्रधानमंत्री कौशल केंद्र (पीएमकेके) - भारतभर मॉडेल कौशल्य प्रशिक्षण केंद्रे स्थापन करणे
- इंडियन इन्स्टिट्यूट ऑफ स्किल्स (आयआयएस) - आघाडीच्या उद्योंगांशी भागिदारी करुन जागतिक दर्जाचे कौशल्य प्रशिक्षण देते.

- प्रगत व्यावसायिक प्रशिक्षण योजना (एव्हीटीएस) - विशेष तांत्रिक क्षेत्रातील कामगारांचे कौशल्य वाढविणे
- अप्रेंटिस ॲक्ट, १९६१ अंतर्गत अप्रेंटिसशिप प्रशिक्षण - तरुणांना ऑन-द-जॉब प्रशिक्षण आणि रोजगारास प्रोत्साहित करते
- चाणक्य योजना - उदयोन्मुख तंत्रज्ञान आणि मोक्याच्या (strategic) क्षेत्रात कुशल मनुष्यबळ विकसित करणे
- दीनदयाळ उपाध्याय ग्रामीण कौशल्य योजना (डीडीयू-जीकेवाय) - ग्रामीण युवकांना कौशल्य प्रदान करणे आणि रोजगार प्रदान करणे हे उद्दीष्ट आहे

१२. संशोधन व विकासाला चालना

जहाजबांधणी, जहाज दुरुस्ती आणि जहाज पुनर्वापराशी संबंधित संशोधनाला चालना देण्यासाठी संशोधन आणि विकास केंद्रे आणि उष्मायन केंद्रे (incubation centers) स्थापन करण्यास महाराष्ट्र सागरी मंडळ पाठिंबा देईल. यामध्ये चाचणी सुविधा, उत्कृष्टता केंद्र इत्यादींच्या स्थापनेसाठी पाठिंबा देणे देखील समाविष्ट असेल. जहाजबांधणी, जहाज दुरुस्ती आणि जहाज पुनर्वापर सुविधा विकासक किंवा खाजगी इच्छुक घटक यांना नामांकित राष्ट्रीय आणि आंतरराष्ट्रीय संस्थांबरोबर सहकार्यात्मक संशोधनास महाराष्ट्र सागरी मंडळ प्रोत्साहन देईल.

१३. सर्वसाधारण अटी

सर्व प्रवर्गातील जहाजबांधणी, जहाज दुरुस्ती आणि जहाज पुनर्वापर सुविधा निर्माण करण्यासाठी विकासकांना प्रस्तुतच्या धोरणातील खालील “सर्वसाधारण अटी” लागू आणि बंधनकारक राहतील:-

१. सवलत / भाडेपट्टा कालावधी

- जहाजबांधणी किंवा जहाज दुरुस्ती किंवा जहाज पुनर्वापर सुविधा यासाठी सवलत/ भाडेपट्टा कालावधी ३० वर्षांचा असेल आणि तो पुढे २० वर्षांपर्यंत वाढविला जाऊ शकतो.
- सध्याच्या किंवा नव्याने येणा-या आगामी बंदरांमध्ये विकसित केल्या जाणाऱ्या जहाजबांधणी, जहाज दुरुस्ती आणि जहाज पुनर्वापर सुविधा यासाठीचा सवलत/ भाडेपट्टा कालावधी हा त्या बंदरासाठी स्वाक्षांकित केलेल्या सवलत करारनाम्याच्या कालावधीशी सुसंगत राहील.

२. मुदतवाढीसाठीचे धोरण

- खाजगी विकासक किंवा ऑपरेटर सवलत कालावधी किंवा भाडेपट्टयाचा कालावधी, यापैकी जो असेल तो, संपुष्टात यायच्या किमान एक वर्ष आधी मुदतवाढीसाठी मागणी करेल. अशी मुदतवाढ विकासकाने डीपीआर मध्ये नमूद केल्याप्रमाणे १००% गुंतवणूक करणे, कामाचा वाव आणि मास्टर प्लॅन यांची पूर्तता करण्याच्या अधीन असेल. ही मुदतवाढ राज्य शासनाच्या मान्यतेच्या अधीन असेल.

- प्रकल्प विकासक किंवा ऑपरेटर हे त्यांच्या डीपीआर मध्ये नमूद केल्याप्रमाणे गुंतवणूक, कामाचा वाव आणि मास्टर प्लॅन यासंदर्भातील प्रकल्पाच्या प्रगतीबाबत महाराष्ट्र सागरी मंडळाला तिमाही अहवाल सादर करेल. महाराष्ट्र सागरी मंडळ दरवर्षी प्रत्येक प्रकल्पाचा आढावा घेईल जेणेकरून असा प्रकल्प त्याच्या डीपीआरचे पालन करीत आहे किंवा कसे, हे तपासले जाईल.

- कोणत्याही अनुज्ञेय मुदतवाढीसह सवलतीचा कालावधी किंवा भाडेपट्टा कालावधी संपुष्टात आल्यानंतर, प्रकल्प महाराष्ट्र सागरी मंडळ / राज्य सरकारकडे हस्तांतरित केला जाईल. महाराष्ट्र सागरी मंडळ/ राज्य शासन असा प्रकल्प चालवतील आणि/ किंवा त्याच्या कार्यचालन व देखभालीसाठी पारदर्शक आणि स्पर्धात्मक निविदा पध्दतीने ऑपरेटरची निवड करतील.

३. पर्यावरण आणि सुरक्षा नियम

जहाजबांधणी, जहाज दुरुस्ती आणि जहाज पुनर्वापर सुविधा यांना सर्व संबंधित पर्यावरणीय आणि सुरक्षा नियमांचे पालन करणे आवश्यक राहील.

एमएमबी खालील शाश्वत क्रियाकलापांच्या विकासास प्रोत्साहन आणि समर्थन देईल:

- स्वच्छ ऊर्जा: शिपयार्डच्या संचालनासाठी स्वच्छ ऊर्जा स्त्रोतांचा अवलंब.
- पर्यावरण-अनुकूल कार्यचालन: राष्ट्रीय आणि आंतरराष्ट्रीय नियमांचे पालन करून शाश्वत जहाज बांधणी आणि जहाज दुरुस्ती क्रियाकलाप आणि पर्यावरण-जागरूक जहाज पुनर्वापरास प्रोत्साहन देणे.

४. इतर नियम

जहाज बांधणी, जहाज दुरुस्ती आणि जहाज पुनर्वापर सुविधा यांना इतर सर्व संबंधित नियमांचे पालन करणे आवश्यक राहील.

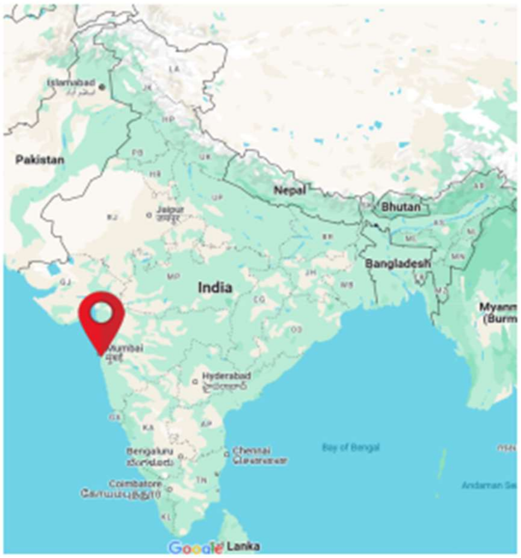
५. विस्तार प्रकल्प

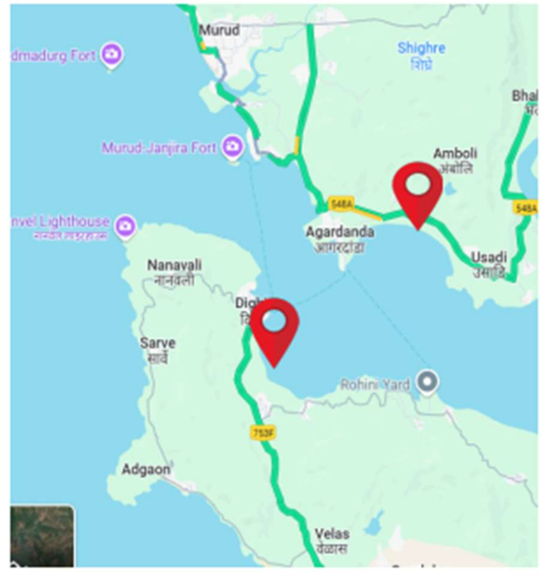
विद्यमान जहाज बांधणी किंवा जहाज दुरुस्ती किंवा जहाज पुनर्वापर सुविधा प्रकल्प हे त्यांच्या विस्तारासाठी, नवीन प्रकल्पांसाठी लागू असलेल्या प्रोत्साहनाच्या ८०% पर्यंत प्रोत्साहन मिळण्यास पात्र असतील.

परिशिष्ट १- सागरी शिपयार्ड समूहासाठी (MSC) निश्चित केलेली ठिकाणे

प्रस्तावित MSC स्थान	खाडी / नदी	भराव करावयाची ITZ जमीन (एकर)	संपादित करण्यात येणारी जमीन (एकर)	एकूण विकासयोग्य जमीन (एकर)	वॉटरफ्रंट (मी)	भरतीच्या श्रेणीसह उपलब्ध खोली	ड्रेजिंगसह प्रस्तावित खोली
दिघी	राजपुरी खाडी	१८००	७५०	२५५०	३०००	९ मी	१४ मी.
जयगड	जयगड खाडी	६६०	६७७	१३३७	१६००	९ मी	१४ मी.
दाभोळ	वाशिष्ठी नदी	१३१	८००	९३१	१०००	८.५ मी.	१४ मी.
नांदगाव	खुला समुद्र	२२५	२४४४	२६६९	१०००	६.० मीटर (किनाऱ्यापासून १.० किमी अंतरावर)	१४ मी.
विजयदुर्ग	खुला समुद्र	३५९	१०१२	१३७१	१०००	८.५ मी. (किनाऱ्यापासून ०.५ कि.मी. अंतरावर)	१४ मी.
बाणकोट	सावित्री नदी	३७०	४८६	८५६	५००	११ मी.	१४ मी.

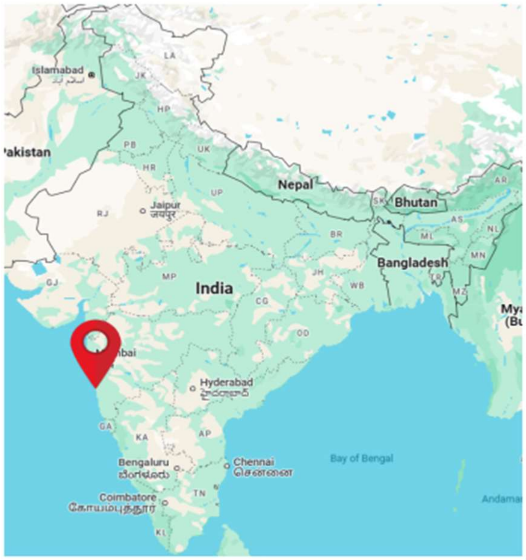
1. Dighi Marine Shipyard Cluster

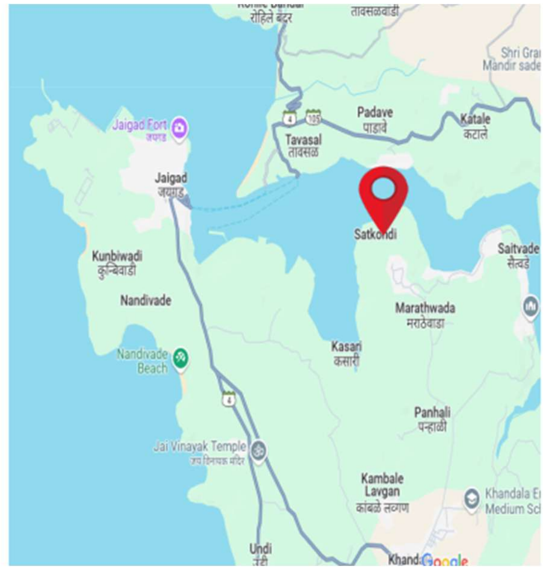




Location	Agardanda and Dighi village, Rajapuri creek, Murud Janjira taluka, Raigad district	
Depth	Minimum available depth: ~5m Tidal variation: ~4m With additional dredging of 6m, 14m depth can be achieved at the site	
Channel Depth	Channel depth: ~13m with tidal variation With additional dredging of 1m, 14m depth can be achieved in the channel	
Waterfront	~3.0 km	
Dry Docks	At least 4 dry docks can be planned within the proposed site	
Land	ITZ Land to be reclaimed	~1800 acres
	Other Land to be acquired	~750 acres
	Total Developable Land	~2550 acres
Connectivity	Highway	NH548A (approximately 0.5km)
	Railway station	Roha railway station (approximately 35 km)
	Airport	Mumbai Airport: approximately 153 km Upcoming Navi Mumbai Airport: 122 km
Other Features	Located within vicinity of 1 operational Shipyard (184 acres) Proximity to Dighi Port Industrial Area (DPIA)	

2.Jaigad Marine Shipyard Cluster

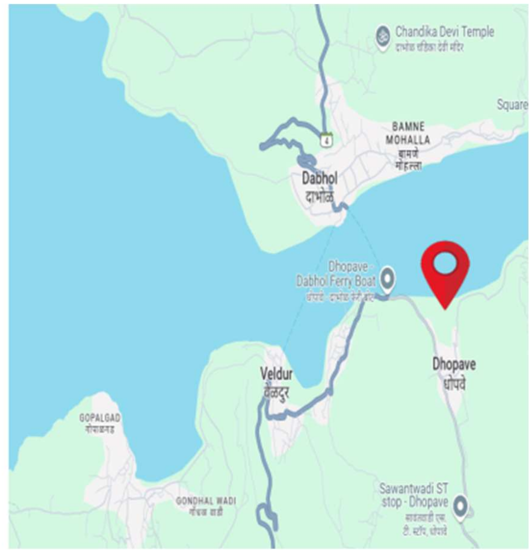




Location	Satkondi village, Jaigad river, Ratnagiri district	
Depth	Minimum available depth: ~6m Tidal variation: ~3m With additional dredging of 6m, 14m depth can be achieved at the site	
Channel Depth	Channel depth: ~9m with tidal variation With additional dredging of 5m, 14m depth can be achieved in the channel	
Waterfront	~1.6 km	
Dry Docks	At least 2 dry docks can be planned within the proposed site	
Land	ITZ Land to be reclaimed	~660 acres
	Other Land to be acquired	~677 acres
	Total Developable Land	~1337 acres
Connectivity	Highway	SH4 (approximately 6.0 km)
	Railway station	Aravali road railway station (approximately 70 km)
	Airport	Kolhapur (KLH) Airport: 134 km
Other Features	Site is located in the vicinity of 1 operational Shipyard (220 acres)	

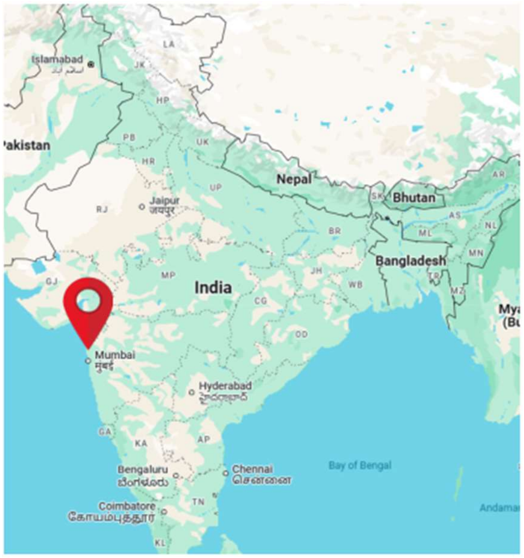
3. Dabhol Marine Shipyard Cluster

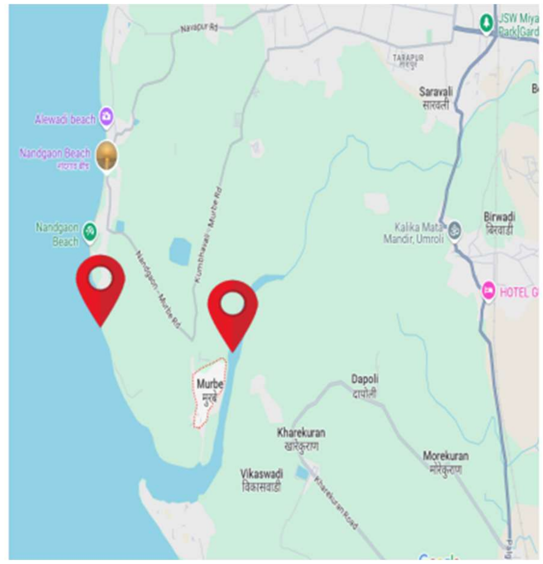




Location	Dhopave village, Vashishti river, Dapoli taluka, Ratnagiri district	
Depth	Minimum available depth: ~6m Tidal variation: ~3m With additional dredging of 6m, 14m depth can be achieved at the site	
Channel Depth	Channel depth: ~9m with tidal variation With additional dredging of 5m, 14m depth can be achieved in the channel	
Waterfront	~1.0 km	
Dry Docks	At least 1 dry dock can be planned within the proposed site	
Land	ITZ Land to be reclaimed	~131 acres
	Other Land to be acquired	~800 acres
	Total Developable Land	~931 acres
Connectivity	Highway	SH4 (approximately 3.0 km)
	Railway station	Veldur railway station (approximately 60 km)
	Airport	Pune Airport: 130 km
Other Features	Site is located in the vicinity of 1 operational Shipyard in (182 acres)	

4. Nandgaon Marine Shipyard Cluster

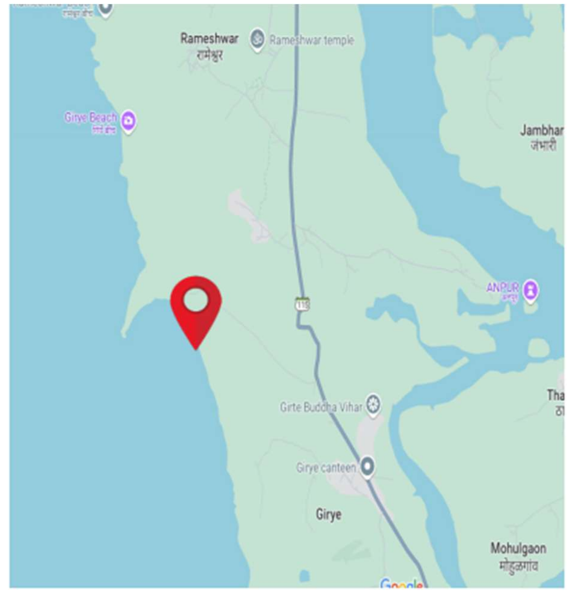




Location	Alewadi village, Palghar district	
Depth	Minimum available depth: 1.0m (at a distance of 1.0 km from the coast) Tidal variation: ~5m With additional dredging of 8m, 14m depth can be achieved at the site	
Channel Depth	Channel depth: Facing open sea With additional dredging of 8m, 14m depth can be achieved	
Waterfront	~1.0 km	
Dry Docks	At least 2 dry docks can be planned within the proposed site	
Land	ITZ Land to be reclaimed	~225 acres
	Other Land to be acquired	~2444 acres
	Total Developable Land	~2669 acres
Connectivity	Highway	SH32 (approximately 8.0 km)
	Railway station	Palghar railway station (approximately 20 km)
	Airport	Mumbai Airport: 90 km
Other Features	Site is located in the vicinity of 1 upcoming Major Port (3580 acres)	

5. Vijaydurg Marine Shipyard Cluster

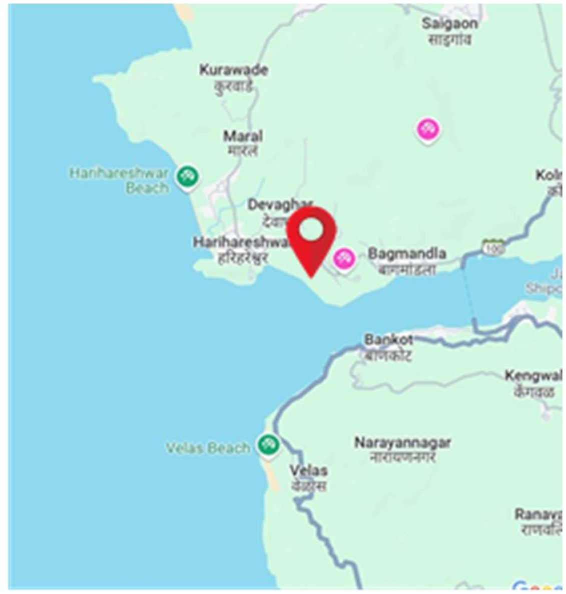




Location	Girye village, Devgad taluka, Sindhudurg district	
Depth	Minimum available depth: ~3m Tidal variation: ~2.5m With additional dredging of 8.5m, 14m depth can be achieved at the site	
Channel Depth	Channel depth: Facing open sea With additional dredging of 11m, 14m depth can be achieved	
Waterfront	~1.0 km	
Dry Docks	At least 3 dry docks can be planned within the proposed site	
Land	ITZ Land to be reclaimed	~359 acres
	Other Land to be acquired	~1012 acres
	Total Developable Land	~1371 acres
Connectivity	Highway	SH115 (approximately 2.0km)
	Railway station	Rajapur road railway station (approximately 55 km)
	Airport	Goa Dabolim International Airport, Goa: 207 km
Other Features	Close to Jaigad port, which is 55 km from the proposed location	

6. Bankot Marine Shipyard Cluster





Location	Bankot village, Savitri river, Mandangad taluka, Ratnagiri district	
Depth	Minimum available depth: **~6m** Tidal variation: **~5m** With additional dredging of **3m, 14m** depth can be achieved at the site	
Channel Depth	Channel depth: **~11m** With additional dredging of **3m, 14m** depth can be achieved	
Waterfront	**~0.5 km**	
Dry Docks	At least **2 dry docks** can be planned within the proposed site	
Land	**ITZ Land to be reclaimed**	**~486 acres**
	Other Land to be acquired	**~370 acres**
	Total Developable Land	**~856 acres**
Connectivity	**Highway**	**SH100** (approximately 2.0 km)
	Railway station	**Mangaon railway station** (approximately 45 km)
	Airport	**Mumbai Airport:** 180 km
Other Features	Mahad MIDC is within 70 km	

परिशिष्ट २-- एकल (Standalone) शिपयार्ड साठी निश्चित केलेली ठिकाणे:

प्रस्तावित जागा	खाडी / नदी	भराव करावयाची ITZ जमीन (एकर)	संपादित करण्यात येणारी जमीन (एकर)	एकूण विकासयोग्य जमीन (एकर)	वॉटरफ्रंट (मी)	भरतीच्या श्रेणीसह उपलब्ध खोली
वैतरणा येथे रेल्वे पुलाच्या पूर्व व पश्चिमेला	वैतरणा नदी	४२	१८	६०	२५०	६ मी

प्रस्तावित जागा	खाडी / नदी	भराव करावयाची ITZ जमीन (एकर)	संपादित करण्यात येणारी जमीन (एकर)	एकूण विकासयोग्य जमीन (एकर)	वॉटरफ्रंट (मी)	भरतीच्या श्रेणीसह उपलब्ध खोली
मारंबळ पाडा जेट्टी, विरारच्या पूर्व व पश्चिमेला	वैतरणा नदी	४०	१९	५९	१०००	६ मी
रेती बंदर, विरार	वैतरणा नदी	५.५	३०.५	३६	१००	६ मी
भोनांग गाव	कुंडलिका नदी	७७	८०	१५७	२००	५ मी.
साळाव बंदराजवळील रेवदंडा	कुंडलिका नदी	३६	-	३६	७००	६ मी
मानकुळे गाव	अंबा नदी	३	२५	२८	३५	७ मी.
शहाबाज	अंबा नदी	१	१२	१३	१८०	६ मी
आडी-ठाकूर आगरदांडा	राजपुरी खाडी	२५	५५	८०	७७०	४.५ मी.
रोहिले गाव, जयगड	जयगड नदी	६.५	१५.५	२२	२००	८ मी
काताळे गाव, जयगड	जयगड नदी	४	-	४	१००	८ मी
विजयदुर्ग जेट्टी	वाघोटन नदी	४.५	१६.५	२१	५००	६ मी

1. Vaitarna - East and West of railway bridge

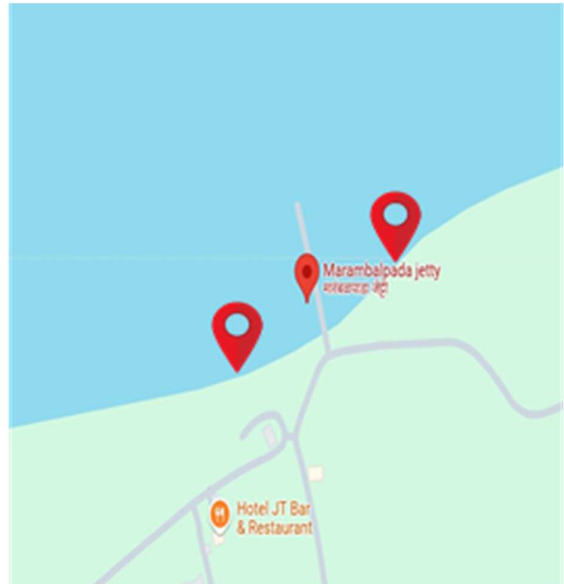




Location	Vaitarna city, Vaitarna river, Palghar district	
Depth	Minimum available depth: **~3m** Tidal variation: **~3m** With additional dredging of **2m**, **8m** depth can be achieved at the site	
Channel Depth	Channel depth: **~7 m** with tidal variation With additional dredging of **1m, 8m** depth can be achieved in the channel	
Waterfront	**~0.3 km**	
Dry Docks	At least **1 dry dock** can be planned within the proposed site	
Land	**ITZ Land to be reclaimed**	**~42 acres**
	Other Land to be acquired	**~18 acres**
	Total Developable Land	**~60 acres**
Connectivity	**Highway**	**NH48** (approximately 3.0 km)
	Railway station	**Vaitarna railway Station** (approximately 1.0 km)
	Airport	**Mumbai Airport:** approximately 80 km
Other Features	Within close proximity to an upcoming Major Port and Jawaharlal Nehru Port	

2. Virar- East and West of Marambal Pada Jetty

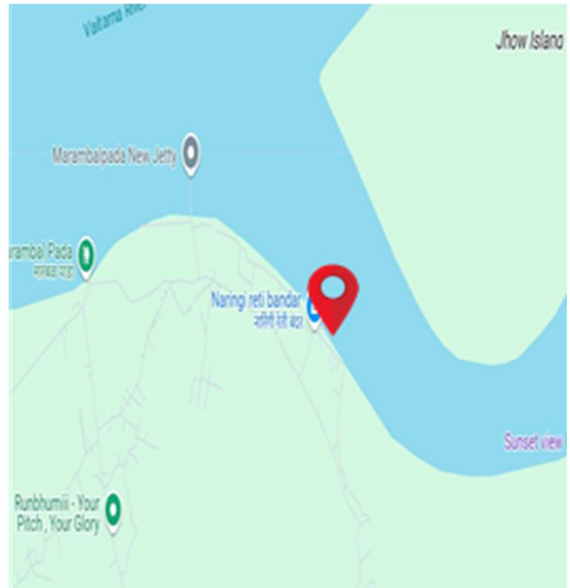




Location	Virar city, Vaitarna river, Palghar district	
Depth	Minimum available depth: **~3m** Tidal variation: **~3m** With additional dredging of **2m, 8m** depth can be achieved at the site	
Channel Depth	Channel depth: **~7m** with tidal variation With additional dredging of **1m, 8m** depth can be achieved in the channel	
Waterfront	**~1.0 km**	
Dry Docks	At least **1 dry docks** can be planned within the proposed site	
Land	**ITZ Land to be reclaimed**	**~40 acres**
	Other Land to be acquired	**~19 acres**
	Total Developable Land	**~59 acres**
Connectivity	**Highway**	**SH40** (approximately 5.0 km)
	Railway station	**Virar railway station** (approximately 5.0 km)
	Airport	**Mumbai Airport:** approximately 80 km
Other Features	Within close proximity to an upcoming Major Port and Jawaharlal Nehru Port	

3. Reti Bandar, Virar





Location	Virar city, Vaitarna river, Palghar district	
Depth	Minimum available depth: **~3m** Tidal variation: **~3m** With additional dredging of **2m, 8m** depth can be achieved at the site	
Channel Depth	Channel depth: **~7.0 m** with tidal variation With additional dredging of **1m, 8m** depth can be achieved in the channel	
Waterfront	**~0.1 km**	
Dry Docks	At least **1 dry dock** can be planned within the proposed site	
Land	**ITZ Land to be reclaimed**	**~5.5 acres**
	Other Land to be acquired	**~30.5 acres**
	Total Developable Land	**~36 acres**
Connectivity	**Highway**	**SH40** (approximately 3.0 km)
	Railway station	**Virar railway station** (approximately 5.0 km)
	Airport	**Mumbai Airport:** approximately 80 km
Other Features	Within close proximity to an upcoming Major Port and Jawaharlal Nehru Port	

4. Bhonang Village

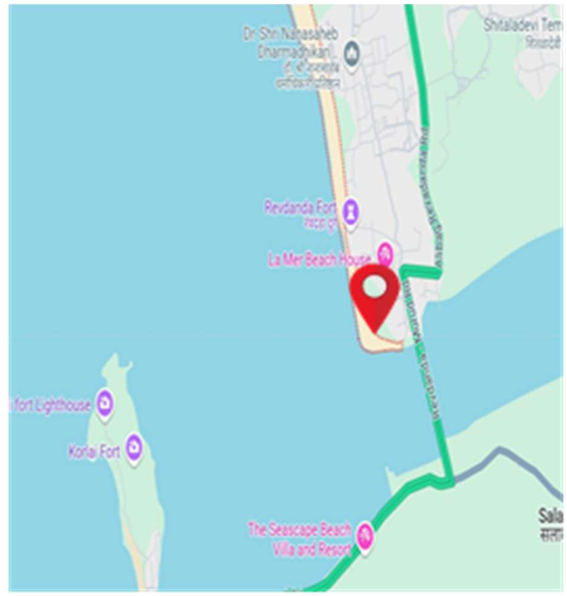




Location	Bhonang village, Kundalika river, Alibaug taluka, Raigad district	
Depth	Minimum available depth: **~2 m** Tidal variation: **~3 m** With additional dredging of **2m, 7m** depth can be achieved at the site	
Channel Depth	Channel depth: **~7m** with tidal variation No additional dredging required	
Waterfront	**~0.2 km**	
Dry Docks	At least **1 dry dock** can be planned within the proposed site	
Land	**ITZ Land to be reclaimed**	**~77 acres**
	Other Land to be acquired	**~80 acres**
	Total Developable Land	**~157 acres**
Connectivity	**Highway**	**SH90** (approximately 2.5 km)
	Railway station	**Roha railway station** (approximately 26.0 km)
	Airport	**Mumbai Airport:** 120 km **Navi Mumbai Airport:** approximately 90 km
Other Features	Salav Port (JSW) in within close proximity	

5. Revdanda near Salav Port

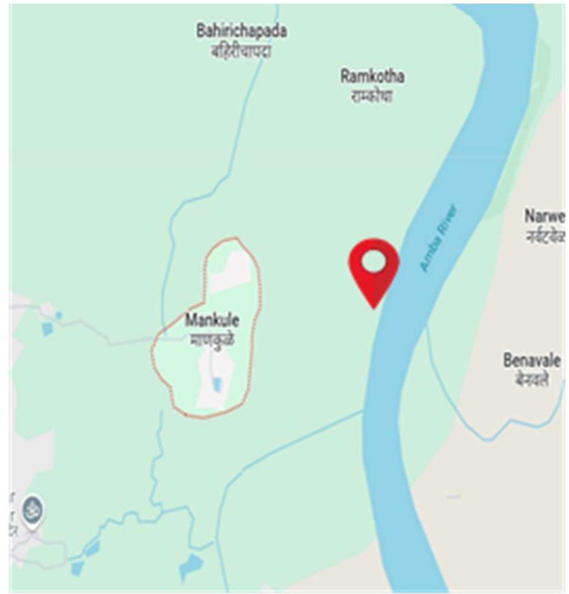




Location	Revdanda village, Kundalika river, Alibaug taluka, Raigad district	
Depth	Minimum available depth: **~3 m** Tidal variation: **~3 m** With additional dredging of **1m, 7m** depth can be achieved at the site	
Channel Depth	Channel depth: **~7m** with tidal variation No additional dredging required	
Waterfront	**~0.7 km**	
Dry Docks	At least **2 dry docks** can be planned within the proposed site	
Land	**ITZ Land to be reclaimed**	**~36 acres**
	Other Land to be acquired	**~0 acres**
	Total Developable Land	**~36 acres**
Connectivity	**Highway**	**SH4** (approximately 0.5 km)
	Railway station	**Roha railway station** (approximately 40.0 km)
	Airport	**Mumbai Airport:** 120 km **Navi Mumbai Airport:** approximately 90 km
Other Features	Salav Port (JSW) in within close proximity	

6. Mankule village

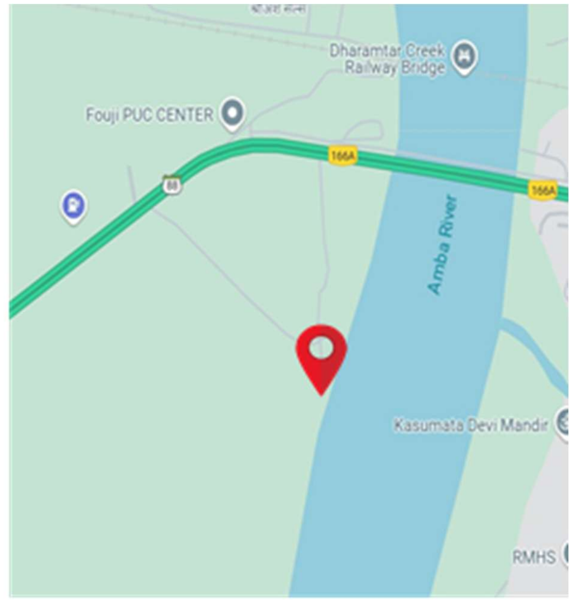




Location	Mankule village, Amba river, Alibaug taluka, Raigad district	
Depth	Minimum available depth: **~4 m** Tidal variation: **~3 m** No additional dredging required	
Channel Depth	Channel depth: **~7m** with tidal variation No additional dredging required	
Waterfront	**~35 m**	
Dry Docks	At least **1 dry dock** can be planned within the proposed site	
Land	**ITZ Land to be reclaimed**	**~3 acres**
	Other Land to be acquired	**~25 acres**
	Total Developable Land	**~28 acres**
Connectivity	**Highway**	**SH4** (approximately 10.0 km)
	Railway station	**Pen railway station** (approximately 25.0 km)
	Airport	**Mumbai Airport:** 70 km **Navi Mumbai Airport:** approximately 40 km
Other Features	Located within vicinity of 1 operational port (~100 acres)	

7. Shahabaj village





Location	Shahabaj village, Amba river, Alibaug taluka, Raigad district	
Depth	Minimum available depth: **~3 m** Tidal variation: **~3 m** With additional dredging of **1m, 7m** depth can be achieved at the site	
Channel Depth	Channel depth: **~7m** with tidal variation No additional dredging required	
Waterfront	**~180 m**	
Dry Docks	At least **1 dry dock** can be planned within the proposed site	
Land	**ITZ Land to be reclaimed**	**~1 acres**
	Other Land to be acquired	**~12 acres**
	Total Developable Land	**~13 acres**
Connectivity	**Highway**	**NH166A** (approximately 0.5 km)
	Railway station	**Kasu railway Station** (approximately 15.0 km)
	Airport	**Mumbai Airport:** 70 km **Navi Mumbai Airport:** approximately 40 km
Other Features	Located within vicinity of 1 operational port (~100 acres)	

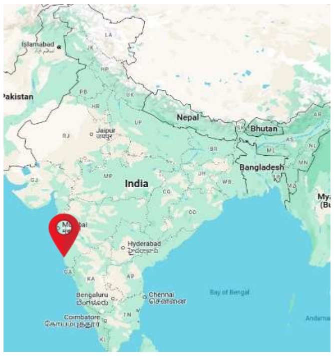
8. Adi-Thakur Agardanda

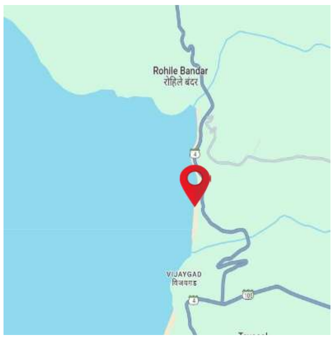




Location	Adi-Thakur village, Rajapuri creek, Mhasala taluka, Raigad district	
Depth	Minimum available depth: **~0.5 m** Tidal variation: **~4 m** With additional dredging of **2.5 m, 7 m** depth can be achieved at the site	
Channel Depth	Channel depth: **~7 m** No additional dredging required	
Waterfront	**~ 770 m**	
Dry Docks	At least **1 dry dock** can be planned within the proposed site	
Land	**ITZ Land to be reclaimed**	**~25 acres**
	Other Land to be acquired	**~55 acres**
	Total Developable Land	**~80 acres**
Connectivity	**Highway**	**NH753F** (approximately 3.2 km)
	Railway station	**Roha railway station** (approximately 42.0 km)
	Airport	**Mumbai Airport:** 160 km **Navi Mumbai Airport:** approximately 122 km
Other Features	Located within vicinity of 1 operational Shipyard (184 acres) Proximity to Dighi Port Industrial Area (DPIA)	

9. Rohile village, Jaigad

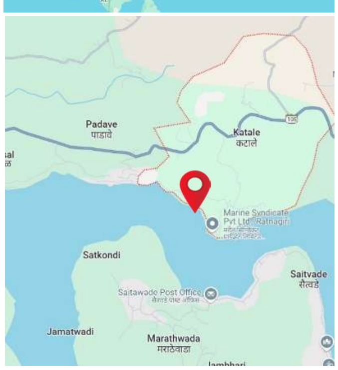




Location	Rohile village, Jaigad river, Ratnagiri district	
Depth	Minimum available depth: **~5 m** Tidal variation: **~3 m** No additional dredging required	
Channel Depth	Channel depth: **~9 m** No additional dredging required	
Waterfront	**~200 m**	
Dry Docks	At least **1 dry dock** can be planned within the proposed site	
Land	**ITZ Land to be reclaimed**	**~6.5 acres**
	Other Land to be acquired	**~15.5 acres**
	Total Developable Land	**~22 acres**
Connectivity	**Highway**	**SH4** (approximately 0.5 km)
	Railway station	**Ratnagiri railway station** (approximately 52.0 km)
	Airport	**Kolhapur (KLH) Airport:** 134 km
Other Features	Site is located in the vicinity of 1 operational Shipyard (220 acres)	

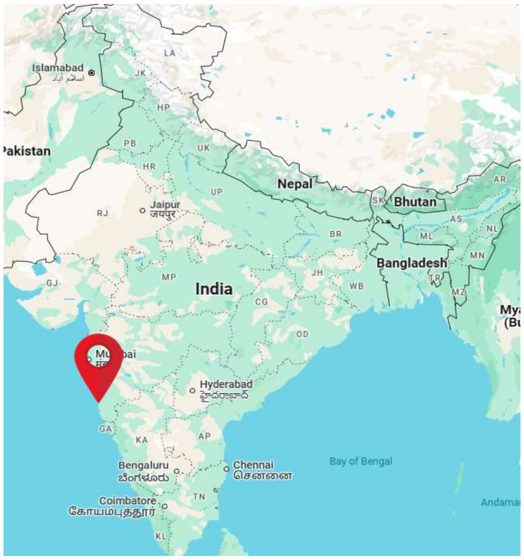
10. Katale village, Jaigad

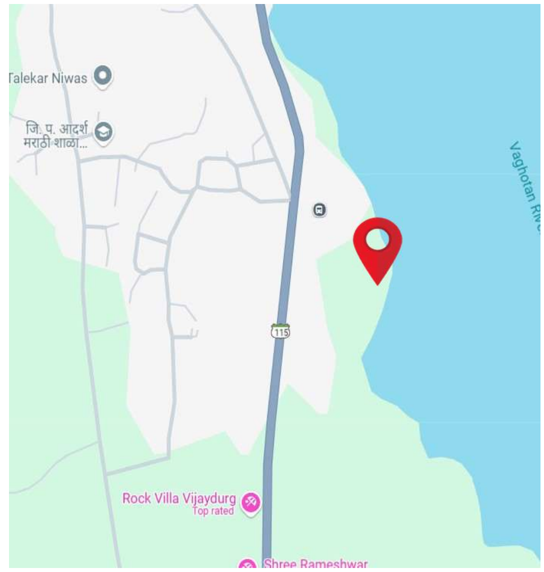




Location	Katale village, Jaigad river, Ratnagiri district	
Depth	Minimum available depth: **~5 m** Tidal variation: **~3 m** No additional dredging required	
Channel Depth	Channel depth: **~9 m** No additional dredging required	
Waterfront	**~ 100 m**	
Dry Docks	At least **1 dry dock** can be planned within the proposed site	
Land	**ITZ Land to be reclaimed**	**~4.0 acres**
	Other Land to be acquired	**~0.0 acres**
	Total Developable Land	**~4.0 acres**
Connectivity	**Highway**	**SH105** (approximately 1.5 km)
	Railway station	**Ratnagiri railway station** (approximately 55.0 km)
	Airport	**Mumbai Airport:** 311 km **Kolhapur (KLH) Airport:** 134 km
Other Features	Site is located in the vicinity of 1 operational Shipyard (220 acres)	

11. Vijaydurg Jetty, Vijaydurg





Location	Vijaydurg village, Vagothan river, Devgad taluka, Sindhudurg district	
Depth	Minimum available depth: **~3 m** Tidal variation: **~3 m** With additional dredging of **1m, 7m** depth can be achieved at the site	
Channel Depth	Channel depth: **~6 m** With additional dredging of **1m, 7m** depth can be achieved	
Waterfront	**~500 m**	
Dry Docks	At least **1 dry dock** can be planned within the proposed site	
Land	**ITZ Land to be reclaimed**	**~4.5 acres**
	Other Land to be acquired	**~16.5 acres**
	Total Developable Land	**~21.0 acres**
Connectivity	**Highway**	**SH4** (approximately 0.5 km)
	Railway station	**Vaibhavwadi railway station** (approximately 70.0 km)
	Airport	**Kolhapur (KLH) Airport:** 134 km
Other Features	Close to Jaigad port, which is 55 km from the proposed location	

पुढे आमच्याशी संपर्क साधा:

महाराष्ट्र सागरी मंडळ

दुसरा मजला, इंडियन मर्कन्टाइल चेंबर्स,

१४ रामजीभाई कमानी मार्ग, बॅलार्ड इस्टेट, मुंबई -४००००१

दूरध्वनी : +९१ २२२२६१२१४३ / २२६९२४०९ / २२६५८३७५. फॅक्स: +९१२२२२६१४३३१

संकेतस्थळ : mahammb.maharashtra.gov.in / ईमेल : ceommb@gmail.com